

TARTU ÜLIKOOL
Majandusteaduskond
Ettevõtetmajanduse instituut
Rahanduse ja majandusarvestuse õppetool

Joosep Aloel

**LOGISTIKAETTEVÕTTEID MÕJUTAVATE RISKIDE
MAANDAMINE KINDLUSTUSE ABIL**

Bakalaureusetöö

Juhendaja: dotsent Nadežda Ivanova

Tartu 2014

SISUKORD

| | |
|---|----|
| Sissejuhatus | 3 |
| 1. Riskide maandamise teoreetiline käsitlus | 6 |
| 1.1. Riski ja riskijuhtimise tähtsus | 6 |
| 1.2. Logistikaharu ettevõtete tegevusega kaasnevad riskid | 14 |
| 1.3. Kindlustus riski maandamise meetodina | 24 |
| 2. Eesti logistikaettevõtete kindlustusalased valikud | 32 |
| 2.1. Eesti ja välismaiste kindlustusandjate pakutavate toodete valiku võrdlus logistikaettevõtete riskide kontekstis | 32 |
| 2.2. Eesti logistikaettevõtete riskid ja kindlustusalased valikud — küsitluse tulemused | 38 |
| 2.3. Küsitluse järeldused ja võimalikud muutused logistikaettevõtete kindlustusalastes otsustes | 54 |
| Kokkuvõte | 58 |
| Viidatud allikad | 63 |
| Lisad | 72 |
| Lisa 1. Suhted riskijuhtimise põhimõtete, raamstruktuuri ja protsessi vahel | 72 |
| Lisa 2. Logistikaettevõtete riskid | 73 |
| Lisa 3. Kindlustusseltside pakutavad tooted Eestis ja välismaal | 75 |
| Lisa 4. Küsimustik logistikaettevõtete riskide ja kindlustusalaste otsuste kohta | 77 |
| Summary | 82 |

SISSEJUHATUS

Tänapäeval peetakse logistikasektorit üheks majanduskasvu võtmeks nii piirkondlikus kui rahvusvahelises ulatuses. Globaliseerumine, kulusäästlikud protsessid ja tootmistegevuse koondumine kindlatesse geograafilistesse piirkondadesse muudavad kogu kaupade transpordiprotsessi tõhusaks. Sealjuures muutub aga kogu logistiline ahel aina keerukamaks ning üha suureneva keerukusega tekivad ka uued riskid. Riskidega toimetulekuks arendavad kaasaja ettevõtted üha keerukamaid süsteeme, kuid erilist rõhku pannakse logistikaga seotud riskidele. Maailma Majandusfoorumi 2011. aasta uuringu kohaselt on viimaste aastate jooksul kasvanud logistika ja transpordiga seotud riskide juhtimise tähtsus üle 90 protsendil uuritud ettevõtetest. Kõige lähemalt puutuvad nende riskidega kokku just logistikaettevõtted, kelle jaoks on kindlustus üks levinumaid riskide maandamise viise. Kindlustamisega riskide siirdamist on kasutatud juba aastatuhandeid ning ka riskijuhtimise kontseptsioon arenes välja just kindlustustegevusest. Pika aja jooksul on kindlustusest kujunenud iseseisev majandusharu. Logistikavaldkonna ja kindlustuse seoste valis autor uurimisobjektiks seetõttu, et autori hinnangul on Eestis ja välismaal pakutavaid kindlustustooteid võimalik just logistikaettevõtetel kõige rohkem kasutada. Seega uuribki käesolev bakalaureusetöö kahe suure majandusharu kokkupuutepunkte.

Käesolevas bakalaureusetöös käsitletakse ettevõtete riskide kindlustamise teemat Eesti logistikaettevõtete näitel. Töö eesmärk on selgitada, millised on võimalikud muutused Eesti logistikaettevõtete praegustes kindlustusalastes otsustes. Autor uurib seda, kuidas logistikaettevõtted tähtsustavad kindlustust riski maandamise meetodina, ning seda, kuidas suudab Eesti kindlustussektor kaasas käia logistikasektori muutuvate vajadustega. Töö mahtu arvestades keskendub autor oma töös peamiselt maanteeveo- ja ekspedeerimisteenuseid pakkuvatele ettevõtetele, kuna tegu on igapäevaelus kõige tavapärasemate logistikateenustega. Käesolev bakalaureusetöö eesmärk on suunatud

Eesti kindlustusettevõtetele tooteportfelli arendamiseks, kuid käesolev töö sobib kasutamiseks ka logistikaettevõtetes riskijuhtimise võimaluste kaalumisel.

Eelnevalt toodud eesmärgini jõudmiseks on autor püstitanud järgnevad uurimisülesanded:

- selgitada riski ja riskijuhtimise tähtsust,
- näidata logistikaharu eripärast tulenevaid riske,
- iseloomustada kindlustust kui riski maandamise meetodit,
- võrrelda erinevate kindlustustoodete pakkumist Eesti ja välismaa kindlustusandjate vahel,
- küsitluse abil tuua välja Eesti logistikaettevõtete hinnangud oma riskide tähtsusele,
- selgitada välja Eesti logistikaettevõtete praegused kindlustusalased eelistused riskide maandamiseks ja nende tulevikuväljavaated.

Töö esimeses peatükis tuuakse välja riskide ja riskijuhtimise teoreetiline käsitlus. Lisaks kirjeldab autor põgusalt logistikaettevõtete tegevust ning sellega kaasnevaid riske. Kolmandana iseloomustab autor kindlustust ja selle omapärasid riskide maandamise meetodina. Töö teine peatükk näitab logistikaettevõtete riskide maandamisvõimalusi kindlustustegevuse kontekstis nii Eestis kui välismaal. Lisaks kajastab teine peatükk autori läbi viidud empiirilist uuringut, mille tarbeks autor koostas ja viis läbi küsitluse logistikaettevõtete seas. Autori valimisse kuuluvad Eestis baseeruvad ja siit alguse saanud logistikaettevõtted, mis pakuvad vähemalt ekspedeerimis- ja transporditeenuseid. Küsitlusega selgitas autor välja, Eesti logistikaettevõtete hinnangud riskide olulisusele ja nende maandamise seosed kindlustusega. Töö küsimustik on pea terveniisti autori enda koostatud ning põhineb nii teoreetilises osas esitatud seisukohtadel kui ka empiirilises osas kajastatud kindlustustoodete valiku võrdlusel.

Töö teoreetiline raamistik põhineb Eesti ja välismaa autorite kirjandusel. Sellist teost, mis omavahel seoks logistikaettevõtete toimimise ja kindlustustegevuse, ei õnnestunud autoril leida. Seega kasutati töö raamistiku kujundamiseks eesti- ja inglisekeelseid teoseid, millest olulisemad eestikeelsed teosed on Tiiu Paasi toimetatud “Riskid Eesti majanduses”, Andres Juhkami ning Jaan Masso “Riskid Eesti ettevõtetes ja

riskijuhtimine” ning Ain Kiisleri “Logistika ja tarneahela juhtimine”. Võõrkeelsest materjalidest võib välja tuua Emmett ja Therese Vaughani “Fundamentals of Risk and Insurance”. Lisaks kasutas autor teoreetilise raamistiku kujundamisel Kersten et al. 2012. aasta uuringut transpordi- ja logistikaettevõtete riskijuhtimisest Läänemere äärsetes riikides, mis on käesoleva bakalaureusetöö temaatikast lähtudes üheks kõige olulisemaks uuringuks. Eestis on M. Noormaa uurinud logistikaettevõtete riskide juhtimist diplomitöö raames 2007. aastal, kuid võrdluses sellega keskendub käesolev töö just kindlustuse rollile ettevõtete riskide maandamises, kasutades ühtlasi värskemaid andmeid.

1. RISKIDE MAANDAMISE TEOREETILINE KÄSITLUS

1.1. Riski ja riskijuhtimise tähtsus

Majandusotsuste langetamisel on vaja arvestada, et majandustegevusega käib alati kaasas risk. See probleem on aga üks olulisemaid, mis on ettevõtlusega seotud. Ehkki riski mõiste on nii igapäevases kui ametlikus suhtluses, ei teadvustata sageli selle mõiste täpset sisu. Risk tuleneb nii ümbritseva keskkonna kui inimeste käitumisega seotud määramatusest (Karma, Paas 2000: 15). Kuna mõiste “määramatus” on “riski” mõistega sageli seotud (vahel ka otseses riskasutuses), siis on riskist rääkides tarvilik rõhutada riski ja määramatuse erinevust. Riski esinemisel pole tulemused ette teada, kuid erinevate võimaluste tõenäosusi on võimalik hinnata. Määramatus eksisteerib siis, kui erinevatele tulemustele pole võimalik omistada isegi tõenäosusi (Riskid Eesti... 2002: 24). Riski ja määramatuse eristamisel kasutatakse üldjuhul Knighti määramatuse teooriat (Riskid Eesti... 2002: 25), mis on toodud alljärgnevalt: “Määramatust tuleb selgepiirilisel eristada riski tavapärasest arusaamast. Mõiste “risk”, mida kasutatakse nii igapäevakõnes kui majandusteemalistel aruteludel, hõlmab kahte asja, mis funktsionaalsel tasandil on täiesti erinevad. Asja tuum seisneb selles, et “risk” tavakasutuses tähendab mõnedel juhtudel midagi kvantitatiivselt mõõdetavat, samas teistel juhtudel midagi täiesti muud. Mõõdetav määramatus või “risk” on mõõtmatus määramatusest niivõrd erinev, et tegelikkuses polegi tegu määramatusega. Seetõttu omistame mõiste “määramatus” mittekvantitatiivsetele juhtudele” (Knight 1964: 19).

Palju on arutatud riski ja määramatuse üldisi seisukohti. Paraku pole sellist riski definitsiooni, mis oleks kasutatav kõigis tegevusvaldkondades, veel leitud. Erinevates tegevusvaldkondades vaadeldakse riski erineva nurga alt, mistõttu on riski tähendus igas valdkonnas erinev. Kuna riski definitsioone on palju, on mõned neist järgnevalt toodud.

Rahvusvahelise Standardiorganisatsiooni (ISO) ISO 31000 standardi järgi on risk defineeritud kui määramatuse mõju eesmärkidele, olgu see siis positiivne, negatiivne või kõrvale kalduv oodatust (A structured... 2014).

Oxfordi sõnaraamatus on risk defineeritud kui (Oxford 2014):

- olukord, milles esineb kaitseta jätmise element;
- finantskaotuse tekkimise võimalus;
- millegi kindlustatu kahjustamise võimalus.

Rubini (Rubin 2000: 441) järgi on risk:

- ebakindlus finantskaotuse suhtes,
- tähistus kindlustatava objekti või kindlustatava ohu jaoks.

Marshall (Marshall 2001: 46) käsitleb riski neljal erineval viisil:

- risk kui keskmine tulemus; kindlustusmatemaatikas määratakse sündmuse risk selle oodatava keskmise tulemusena, see käsitlus ei anna infot võimalike tulemuste vahemiku kohta;
- risk kui tulemuse varieerumine; riski üks tavapäraseid mõõteviise on tulemuste statistiline standardhälve; riskijuhtimise üks eesmärke on vähendada varieeruvust oodatavate ja tegelike tulemuste vahel;
- risk kui katastroofilise kahju võimalus;
- risk kui võimalus kasu saamiseks; põhineb eeldusel, et äritegevuses on vajalik riske võtta ning edu saab neid, kes võtavad tulutoovaid riske.

Vaughanite (Vaughan, Vaughan 2008: 2) järgi on risk on seisund, kus on võimalus soovitud või loodetud tulemusele vastupidise täidminekuks. Vaughanid toovad välja ka kaks ühist joont erinevate definitsioonide lõikes. Esimene on ebakindlus; pea kõigis seletustes esineb ebaselge tuleviku element; tulemus on küsitav. Nii ei ole riskiks olukord, kus ebasoovitav tulemus on kindel. Sama kehtib ka siis, kui soovitatav tulemus on kindel. Teise omadusena toovad Vaughanid välja kaotuse. Vähemalt üks võimalikest tulemustest peab olema mittesoovitav. See võib väljenduda kas otseses mõistes kaotusena või soovitud kehvena tulemusena. Nagu näha, on mõistele “risk” mitmeid erinevaid lähenemisi. Käesolevas töös mõistetakse riski all potentsiaalset kahju või kaotust.

Riske tuleb liigitada, arvestamaks majandusotsustega kaasnevate tulemuste objektiivse määramatusega ja subjektiivse suhtumisega sellesse määramatusesse. Riski sisu ja vormi avaldamine võimaldab täpsemalt hinnata ka riskidega kaasnevaid võimalikke kahjusid. (Karma, Paas 2000: 44) Riskide jaotamiseks on mitmeid aluseid ning seega ka rohkelt erinevaid jaotuseid. Järgnevalt on toodud tabel, mis iseloomustab riskide liigituse aluseid, riskide vormi ning sisu (vt tabel 1).

Tabel 1. Riskide liigitamise alused ja riskide sisu.

| Riskide liigitamise alus | Riski vorm ja sisu |
|---|--|
| Kaotuse (kulude) ja võitude (tulude) vahekord | <ul style="list-style-type: none"> Puhas risk – võimalik on vaid kaotada või mitte võita Spekulatiivne risk – võimalik on nii võita kui kaotada |
| Riskiallikate omavaheline koostoime | <ul style="list-style-type: none"> Süsteemiline risk – Riski osa, mis on määratud ühiste riskiallikate poolt Spetsiifiline risk – Riski osa, mis on põhjendatud sõltumatult käituvatest riskiallikest |
| Riski hindamise viis | <ul style="list-style-type: none"> Objektiivne ehk statistiline risk – Kirjeldab tulemuse objektiivselt eksisteerivat määramatust Subjektiivne risk – Tulemuse määramatusest tekkiva kahju või määramatusega tulemuse headuse subjektiivne hinnang |
| Riski mõju väljundile | <ul style="list-style-type: none"> Otsene risk – Riski mõju avaldub otseselt konkreetse väljundi suuruses Kaudne risk – Riski mõju avaldub kaudselt, ei ole teada otsest kvantitatiivset seost väljundiga Viitajaga risk – Riski mõju väljundile avaldub teatud aja möödudes |
| Riskiallikad ja tegevuskeskkond | <ul style="list-style-type: none"> Füüsiline risk – Iseloomustab füüsilist tegevuskeskkonda Sotsiaalne risk – Iseloomustab sotsiaalset tegevuskeskkonda Poliitiline risk – Iseloomustab riigikorra ning sise- ja välispoliitika stabiilsust Õiguslik risk – Iseloomustab seadusandluse kvaliteeti, seaduskuulekust, seaduste tagatust Kognitiivne risk – Iseloomustab riskide tunnetamist ning sellest tulenevat subjektiivset suhtumist riskidesse Majanduslik risk – Iseloomustab majanduskeskkonda riigis ja selle organisatsioonides |
| Riski mõjuulatus | <ul style="list-style-type: none"> Mikrorisk – Seotud majandussubjektide käitumisega Makrorisk – Riigisisene risk, mis on seotud üldise keskkonnaga (poliitiline, sotsiaalne, looduslik) Harutasandi risk – Seotud konkreetse majandusharuga Riigirisk – Seotud riigiga rahvusvahelises kontekstis |

Allikas: (Karma, Paas 2000: 45).

Ettevõtluses kujutab risk endast sageli vältimatut elementi, millega tuleb arvestada pea iga otsustusprotsessi juures. Enne oluliste otsuste tegemist on elementaarne tuvastada otsuse erinevate variantidega kaasnevad riskid, neid hinnata ja viia riskide realiseerumise võimalus võimalikult madalale. Harva saab riske täielikult kõrvaldada, mistõttu tuleb nende tasemed viia aktsepteeritava piirini või leida viisid, kuidas pöörata riskid võimalusteks. Tihti mõeldakse ettevõtluses riskide all ohtu kaotada ressursse, mitte saada oodatud tulu või kanda kulu, millega pole arvestatud. Ettevõtluses tähendab risk sündmuste kulgemise osalist määramatust, sündmuste väljumist kontrolli alt ja teadmatust võimalike tagajärgede suhtes. Risk pole seega midagi muud kui ettevõtte tegutsemise majandusliku ohutuse mõõt. (Riskid ja riskijuhtimine... 2014)

V. Shahov selgitab veel, et riski mõistega on lahutamatult seotud kahju mõiste. Kui risk on vaid võimalik negatiivne kõrvalekalle, siis kahju on tegelik negatiivne kõrvalekalle. Risk realiseerub kahju kaudu, saades nii reaalsed ja konkreetselt mõõdetavad piirjooned (Илaxов 2001: 215, viidatud Möller 2013: 9 kaudu).

Riskijuhtimist on kaua seostatud kindlustuskaitsega õnnetusjuhtumite korral. Teised riskijuhtimismeetodid kerkisid esile 1950. aastatel, kui kindlustust peeti kalliks ja mittetäielikuks riski maandamise meetodiks puhta riski korral. Riskijuhtimise teaduslike uuringutega alustati pärast Teist maailmasõda, kaasaegse riskijuhtimise alged pärinevad 1950. aastate lõpust – 1960. aastate algusest (Dionne 2013: 2-3). Riskijuhtimise teooriate levik algas 1970ndatel ja kiirenes 1980ndatel. Äritegevuse riskijuhtimine on ettevõtte tegevuses esineda võivate riskide juhtimise süsteem, millel on oluline osa riskidega toimetulekus ja ettevõtte eesmärkide saavutamises. Riskijuhtimise põhieesmärk on säilitada operatsiooni tegevuse jätkumine ehk tagada, et organisatsioon riskide kiuste saavutaks oma eesmärgid (Vaughan, Vaughan 2008:25). Erinevaid riskijuhtimise standardeid on välja töötanud nii aktuaarid, rahvuslikud standardikeskused kui ka Rahvusvahelise Standardiorganisatsioon. Riskijuhtimise definitsioonid ja täpsemad eesmärgid varieeruvad lähtuvalt kontekstist (nt projektijuhtimine, inseneritöö, turvamine).

Riskijuhtimise protsessi saab jaotada mitmeks eraldiseisvaks sammuks. Nende sammude selgitamine aitab tagada riskijuhtimise protsessis oluliste faaside läbimise. Praktikas võib aga riskijuhtimise sammude piir olla hägune. Riskijuhtimise protsessi

jaotatakse mitmeti, küll aga on kõik jaotused üsna ühesuguse sisuga. Riskijuhtimise protsessi kuus põhilist etappi on (Vaughan, Vaughan 2008:24):

1. eesmärkide ja konteksti määratlemine,
2. riskide tuvastamine,
3. riskide hindamine,
4. alternatiivide võrdlus ja riski vähendamise meetme valik,
5. otsuse rakendamine,
6. vaatlus ja tulemuste hindamine.

Ettevõtte riskijuhtimine algab riski käsitlemise konteksti ja riskijuhtimise eesmärkide määramisega, millega pannakse paika, mida riskijuhtimise protsessilt oodatakse. Kuigi see samm on edaspidist arvestades väga oluline, on see samm, mida riskijuhtimise praktikas enim vahele jäetakse. Selle tulemusena on paljude ettevõtete riskijuhtimine killustunud ja järjepidevuseeta. Paljud vead riskijuhtimises tulenevad just ebamäärasusest, mis ümbritseb riskijuhtimise eesmärgi (Vaughan, Vaughan 2008: 24).

Riskijuhtimise erialakirjanduses on kontekst võimalus, strateegia, tulemus või protsess, millele tahetakse rakendada analüüsi või soovitakse saada kinnitust. Tuleks vaadata nii strateegilist, organisatsioonilist kui riskijuhtimise konteksti. Strateegilise konteksti hindamine seob organisatsiooni missiooni ja strateegilised eesmärgid nende riskide juhtimisega, mis organisatsiooni ohustavad. Riskijuhtimise konteksti määratlemine aitab eesmärgistada ja piiritleda riski hindamise protsessi, seda siis kas ajavahemikuga ja tegevuse eripäradeka. Kontekst võib olla ettevõtte tervikuna, äriüksus, tegevusvaldkond, suurem äriprotsess või kõik korraga. Riskijuhtimise kontekst peab peegeldama organisatsiooni majanduslikku väärtust ja selle väärtusloome mudelit. Mõjus viis, kuidas konteksti määrata, on alustada ettevõtte tähtsamate geograafiliste tegevusaladega, äriüksustega või põhitoodetega. (Practical... 2014: 4)

Riskide määratlemise või tuvastamise eesmärk on neid lahterdada sõltuvalt jaotusest, mida parasjagu rakendatakse. Kuna riskide realiseerumine mõjutab organisatsiooni eesmärkide saavutamist, siis on riskijuhtimine vajalik strateegiate elluviimiseks ja eesmärkideni jõudmiseks. Terviklikkus on kriitilise tähtsusega riskide tuvastamisel. (*Ibid*: 5) Tuvastamata riskid jäävad edasise analüüsist välja. Samas võivad tuvastamata riskid osutuda tuvastamata võimalusteks. Strateegilised riskid tuleks kindlaks teha isegi

siis, kui need on üksuse kontrolli alt väljas. Tuvastatud riskide puhul tuleks kindlaks teha teabelüngad ja vaeleusaamad, samuti usaldusväärsed infoallikad. (Risk Management... 2014: 4) Samas osutub riskide tuvastamine sageli kõige keerulisemaks sammuks kogu riskijuhtimise protsessis. Keeruliseks muudab selle protsessi pidev kestus, samuti see, et pea võimatu on öelda, millal on see täielikult ja terviklikult läbi viidud (Vaughan, Vaughan 2008: 27). Kindlale organisatsioonile iseloomulikke riske on raske pealiskaudselt ja üldistavalt määratleda. Vältimaks võimalike riskide avastamisel tehtavaid vigu, on enamikel mingi süstemaatiline lähenemine riskide tuvastamisele. Alljärgnevalt on toodud mõned riskide tuvastamise meetodid (Vaughan, Vaughan :27-28; Enterprise... 2004: 22-28):

- dokumendianalüüs,
- organisatsiooni tegevuse skeemi analüüs,
- info kogumine läbi organisatsiooni sisekommunikatsiooni süsteemi,
- piirnäitajate sisseseadmine,
- töögrupid ja intervjuud,
- sündmuste inventuur,
- riski tuvastamise küsimustikud,
- riskidele avatuse kontrollnimekirjad,
- kindlustusettevõtete välja pakutud valdkonna tüüpiskide kontrollnimekirjad,
- riskituvastustarkvara.

ISO 31000 standardis on samuti soovitatud erinevate kontrollnimekirjade kasutamist, et tagada kõikide võimalike riskide läbikaalumist (Practical... 2014: 5).

Pärast riskide tuvastamist tuleb hinnata ettevõtte avatust riskile. Ettevõtte avatus riskidele mõõtab ulatust, mil määral spetsiifiline riskiallikas mõjutab ettevõtte tegevuse edukust (Miller 1994: 5). Riski hindamine üritab näidata, mida eeldatav risk huvitatud või potentsiaalselt mõjutatud inimestele tähendab. Riskide hindamine eeldab mingi tunnuse alusel riskide reastamist, reastamine eeldab mingi näitaja olemasolu või mõõtmist. Võimaliku riski hindamise juures tuleb arvestada ja mõõta kahte näitajat: riski realiseerumise korral tekkiva kaotuse tõsidust ja riski realiseerumise sagedust või tõenäosust. Riski hindamiseks on mitmeid kvantitatiivseid ja kvalitatiivseid tehnikaid.

Pärast riskide tuvastamist ja hindamist on tuleb teha erinevate riskidega toimetuleku alternatiivide võrdlus ja iga riski korral õige meetodi valik. Seda faasi iseloomustab otsustusprobleem, mis seisneb igale riskile õige haldamismeetodi valimises. Riski haldamismeetodite valimisel tuleb otsustajal arvestada võimaliku kaotuse, selle tõenäosuse ja kaotuse tekkimisel saadaolevate ressurssidega. Iga variandi eelised ja kulud võetakse arvesse ning parima saadaoleva info ja ettevõtte riskijuhtimise poliitika põhjal tehakse otsus. (Vaughan 2008: 30)

McNamee (McNamee 1999: 51; Peets 2006: 46) toob välja kuus tavapärast meetodit riskide haldamiseks:

- vältimine – tegevuste muutmine selliselt, et riske on võimalik vältida, vähendamaks organisatsiooni koguriski; tihti tähendab see, et organisatsioon loobub mingi tegevusest, teenuse osutamisest või muust;
- diversifitseerimine – riskide hajutamine erinevate varade või protsesside vahel nii, et väheneb kahjumi või situatsiooni halvenemise kogurisk organisatsioonis;
- kontrollide kehtestamine – selliste tegevuste planeerimine protsessi, mis võimaldavad ennetada, avastada või piirata võimalikku kahju ning toetada positiivse väljundi genereerimist; kontrollide seadmise eesmärgiks on riski realiseerumise tõenäosuse ja mõju või nende mõlema koosmõju vähendamine;
- jagamine – riskide osaline hajutamine läbi lepingu teise osapoolega, näiteks kindlustuslepingute sõlmimine või mingi teenuse sisseostmine;
- ülekandmine – riskide hajutamine läbi lepingu teise osapoole, näiteks mingi teenuse sisseostmine; kindlustusleping
- aktsepteerimine – tegevusetus riski realiseerumise tõenäosuse või mõju vähendamiseks; riskitaseme aktsepteerimine on otstarbekas, kui kulutused riski maandamisele ületavad võimalikke tulusid.

Veel tuuakse välja kahjude vähendamise taktika ehk meetmed, millega vähendatakse kahju võimalikku suurust ehk riskiallika mõju ja vähesemal määral kahju tekkimise tõenäosust (näiteks ettevõtte efektiivne tegutsemine kriisisituatsioonides) (Riskide maandamine 2014; Juhkam 2002: 87). Juhkam toob välja veel riskide tagamise meetodi ehk laenude puhul tagatise või käenduse nõudmise (Juhkam 2002: 87).

Vastuvõetud otsus viiakse ellu riski vaoshoidmiseks. Selleks võidakse luua eraldi reservid. Riski realiseerumise ennetamiseks tuleb koostada ja kasutada vastavat ennetuskava. Kui otsustatakse riski kindlustusele siirdamise kasuks, tuleb valida sobiv kindlustusvõtja ning sõlmida riskile vastav poliis (Vaughan, Vaughan 2008: 31).

Vaatlus ja tulemuste hindamine on riskijuhtimise protsessis olulisel kohal kahe asjaolu tõttu: esiteks võivad ajas tekkida uued riskid ja vanad kaduda. Vanad meetodid ei pruugi uute riskide korral enam toimida. Teiseks satuvad protsessi aeg-ajalt ikkagi vead. Riskijuhtimise programmi vaatlus ja hindamine võimaldab otsustajatel üle vaadata tehtud otsused ning selle käigus tekib võimalus vigade leidmiseks. Riskijuhtimise programmi hindamiseks tuleb üksikhaaval läbi teha kõik riskijuhtimise protsessi sammud, määramaks nende õiguspärasust etteantud tingimustes ja hindamaks nende sammude elluviimist. Riskijuhil tuleb ümber hinnata riskijuhtimise eesmärgid ja veenduda riskide tuvastamise protsessi korrektsuses. Seejärel hinnatakse tuvastatud riske ja veendutakse, et valitud meetmed nende riskide maandamiseks olid õiged. Lõpuks kontrollitakse, kas valitud riski haldamise meetodid olid täide viidud plaanipäraselt. (*Ibid*: 31)

Riskijuhtimise põhimõtete, raamstruktuuri ja riskijuhtimise protsessi vahelisi seoseid graafiliselt kujutav joonis on ära toodud töö lisades (vt lisa 1). Eelpool toodu on üldine seoste ahel, mis on esialgseks suuniseks ettevõtete riskijuhtimise protsessis. Kokkuvõtteks tuleks silmas pidada, et risk kui potentsiaalne kaotus ettevõtte jaoks on midagi, mida ettevõtte edukuse huvides tuleb kindlasti juhtida. Ehkki riskijuhtimine, riskid ja nende realiseerumise võimalus on tegevusvaldkondade lõikes väga varieeruvad, peab kogu riskijuhtimise olema eesmärgistatud protsess. Riski vältimise, hajutamise, kontrollide kehtestamise, ülekandmise, jagamise, ja aktsepteerimise seast tuleb valida ettevõtte jaoks õiged variandid, vajadusel ka neid kombineerides. Tagamaks protsesside ajakohasust, tuleks tehtud töö tulemuslikkust perioodiliselt hinnata. Käesoleva alapeatüki mõte on suunata ettevõtteid, sealhulgas ka logistikaettevõtteid, laiemalt mõtlema riski olemuse üle ning selle juhtimise süsteemi ülesehitamise etappide ja vajalikkuse üle. Seda, milline on konkreetset logistikaettevõtete tegevus ning neile sellega kaasnevad riskid, kajastab selle töö järgmine alapeatükk.

1.2. Logistikaharu ettevõtete tegevusega kaasnevad riskid

Logistika kohta puudub siiaani ühtne ja ainus määratlus. Kuna tegemist on noore, areneva ja üha tähtsama tegevusharuga, ei ole selle dünaamilisuse tõttu veel suudetud välja töötada kõiki rahuldavat ja kõikehõlmavat logistika definitsiooni (Kiisler 2011:15). Logistika ei ole oma arengus saavutanud lihtsalt selliseks määratlemiseks vajalikku stabiilsust. Sõnal “logistika” on olnud ajaloos mitmeid erinevaid tähendusi. Ratsionaalse ja läbimõeldud tegutsemise järgi on alati tuntud vajadust sõjanduses. Vana-Kreekas tähendas sõna *logistike* arvutamise- ja arutlemiskunsti. Rooma Impeeriumis mõeldi logistika all toidujaotamise reegleid. Sellega tegelevaid ametnikke nimetati “logistideks” või “logistikuteks”. Esimesel aastatuhandel seoti mõistet “logistika” väekoondiste varustamisega ja nende varude koosseisuga tegeleva valdkonnaga. Varajasel keskajal nähti logistikat armee varustamise ja ümberpaigutamise juhtimise kunstina. Termin “logistika” võeti kasutusele Prantsuse armees 1670-ndatel aastatel. Logistika all mõisteti väeüksuste varustamist, nõnda et väeosad saaksid võidelda võimalikult heades tingimustes. (Logistika areng 2014: 1)

Tänapäeval pakutakse logistika kohta kasutusel olevate definitsioonide hulka 140 definitsioonist (Kiisler 2011: 15) 3000ni (Logistika areng 2014: 3). Järgnevalt on esitatud neli Ain Kiisleri hinnangul aja jooksul üldtunnustatumat definitsiooni, mis on toodud kronoloogilises järjekorras (Kiisler 2011: 16). Logistika on:

- toorainete, pool- ja valmistoote ning asjaomase info lähtekohast tarbimiskohta liikumise ja säilitamise, plaanimise, teostamise ning kontrolli protsess, mis peab rahuldama kliendi nõudmisi (U.S. Council of Logistics Management 1986);
- inimeste ja/või kaupade vedamise ja ladustamise plaanimine, teostamine ja kontrollimine ning kaasabi sellega seotule, eesmärgiga saavutada süsteemset tulemust (European Committee for Standardization 1991);
- see osa tarneahela juhtimisest, mis plaanib, teostab ja kontrollib kaupade ja asjaomase info edasi- ja tagasisuunalist liikumist ja säilitamist lähte- ja tarbimiskoha vahel eesmärgiga rahuldada kliendi nõudmisi (U.S. Council of Logistics Management 1998);
- ressursside ajaline positsioneerimine või kogu tarneahela strateegiline juhtimine; tarneahel on jada üksteisele järgnevaid tegevusi, mille eesmärgiks on kliendi

rahuldamine; see võib hõlmata hankeid, tootmist, jaotust, ja jäätmekäitlust koos nendega kaasneva transpordi, ladustamise ning infotehnoloogiaga (Chartered Institute of Logistics and Transport 1998).

Viimasel ajal on püütud teha vahet logistika traditsiooniliste ja nüüdisaegsete eesmärkide vahel. Traditsiooniliselt on püütud logistika abil kindlustada, et õige toode oleks (*Ibid*: 8):

- õiges koguses,
- õigel ajal,
- õiges kohas,
- õige hinnaga,
- õige kliendi käsutuses.

Logistika traditsiooniliste eesmärkide kõrval on püstitatud lisaks järgmised nüüdisaegsed eesmärgid (*Ibid*: 9):

- toimingute jätkuv parandamine selliselt, et klientidele pakutakse endisest paremaid lahendusi; läbi koostöö püütakse parandada nii oma kui ka kliendi toimingute efektiivsust;
- asjatute tegevuste vältimine kõikides toimingutes selliselt, et terviklik efektiivsus paraneb; näiteks, asjatu käsitlemise vältimise, dubleerivate tegevuste lõpetamise, lao väärtuse vähendamise, lao ringlemissageduse suurendamise ning töö ja kapitali tootlikkuse suurendamise kaudu püütakse suurendada efektiivsust kogu tarneahelas.

Logistikaharu on keeruline valdkond, kus erinevad ettevõtted täidavad väga erinevaid ja spetsiifilisi rolle. Logistikavaldkonnas osutatavaid erinevaid teenuseid iseloomustatakse tihti akronüümidega 1PL, 2PL, 3PL ja 4PL. Järgnevalt nende tähendused:

- 1PL ehk *first-party logistics* ehk esimese osapoole logistika – logistikateenust ei osteta sisse, ettevõtte haldab ise enda transpordivahendeid ja ladusid (Kiisler 2011:381).
- 2PL ehk *second-party logistics* ehk teise osapoole logistika – muud ettevõtted ostavad logistikaettevõtetelt logistika baasteenuseid, nagu transport või ladustamine (Kiisler 2011: 381)

- 3PL ehk *third-party logistics* ehk kolmanda poole logistika – logistikaettevõtted juhivad, kontrollivad ja võimaldavad logistikategevusi teistes ettevõtetes, ehk on ettevõtte, kust logistikateenus sisse ostetakse (Hertz, Alfredsson 2003:140), siia alla kuuluvad ekspedeerijad, stividoriid, tollimaaklerid;
- 4PL ehk *fourth-party logistics* ehk neljanda poole logistikateenused – konsulteerivad logistikaettevõtted loovad ja juhivad klientide tarvis tarneahela strateegiaid (Layers... 2014), olles kliendi ainsaks partneriks tarne- ja jaotusaheka korraldamisel (Logistikamaailm... 2014).

Järgu suurenedes kasvab ostetavate teenuste integreerituse tase: 4PL ettevõtted aitavad organiseerida õige strateegia ja õige 3PL ettevõtte valimise, 3PL ettevõtted juhivad kaupade liikumisi ja ostavad transporditeenuseid omakorda sisse 2PL ettevõtetelt.

Logistikas esineb nii puhtaid riske kui spekulatiivseid riske. Samas võib edukat riskide juhtimist pidada edu aluseks ja konkurentsieeliseks. Ühtset riskijuhtimise taktikat on logistikaettevõtetele keeruline välja tuua - see sõltub ettevõtte suuruselt, asukohast ning strateegiast. Oluline on, et riskijuhtimisega tegeletakse, sest logistilise ahela usaldusväärne toimimine sõltub paljuski sellest, kuivõrd maandatakse ahelas riske.

C.A.S.H (Connecting Authorities for Safer Heavy Goods Traffic in the Baltic Sea Region) projekti raames viidi aastatel 2009–2012 läbi uuring Läänemere riikide logistikaettevõtete seas, mille tulemusena on eristati mitmeid logistikaharule omased riske (Kersten et al 2012: 57-58, 96). Logistikariske jaotamisel tuleb palju ette seda, et riske võib omistada mitmesse kategooriasse. C.A.S.H.-i uuringu, Ettevõtluse Arendamise Sihtasutuse (EAS) materjalide (Ettevõtlusega... 2014) ja ettevõtete hinnangute põhjal on autor koostanud alljärgneva koondloetelu logistikaettevõtete riskide kohta. Tüüpilisi logistikaettevõtetes esinevaid riske võib jaotada:

- personaliriskideks,
- tegevusriskideks,
 - kvaliteediriskideks,
 - koostööpartneritega seotud riskideks,
 - muudeks riskideks,
- varaga seotud riskideks,

- finants- ja tururiskideks,
- infotehnoloogiariskideks,
- poliitilisteks riskideks,
- välisteks riskideks.

Detailsema nimekirja logistikaga seonduvatest riskidest leiab töö lõpust (vt lisa 2). **Personaliriskid** on ühed tähtsamad logistikaettevõtete seotud riskid. Ehkki õnnetused töötajatega on ootamatud, on need siiski võimalikud. Õnnetused võivad juhtuda nii tööl kui töövälisel ajal, tööjõu ootamatu puudumine tekitab kahju igal juhul. Ladudes on füüsiline töö tavapärane; tööl võib ette tulla erinevaid vigastusi. Samuti juhtub liiklusõnnetusi autojuhtidel. Tööülesannete täitmisel tervisekahjustuse saanud töötajal on õigus nõuda tööandjalt tervisekahjustusega tekitatud kahju hüvitamist. Tööandja peab hüvitama mõistlikud ravikulud ning vigasaanu vahepealsest töövõimetusel tekkinud kahju ja sissetulekute vähenemisest tuleneva kahju, töötaja surma korral ka tema matusekulud. Kui hukkunud töötajal oli ülalpeetav isik, peab tööandja maksma sellele isikule rahalise hüvitise, mis vastab ülalpidamise suurusele, mida surmasaanu oleks oma eeldatava eluea kestel sellele isikule andnud. Kannatanul on õigus tööandjalt nõuda ka töövigastusest tingitud lisakulutuste hüvitamist. (Kui tööl...2014) Eelnev näitab, et tööandja hüvitamiskohustus võib osutuda väga kulukaks. Ehkki töökeskkonda muudetakse üha ohutumaks ka meil Eestis, on veonduse ja laondusega seotud tööõnnetusi igal aastal ikkagi üle paarisaja (Tööõnnetused... 2014), fataalseid õnnetusi oli aastal 2012 tegevusalade lõikes enim samuti veonduses (Ülevaade... 2013: 5).

Ettevõttes on sageli võtmetöötajad, kes vastutavad suures osas mõne kindla tegevuse eest. Tihti on neil inimestel välja kujunenud oskused, mis on ainulaadsed, ettevõttele üliolulised ja mida asendada on väga keeruline. Võimalus, et võtmetöötaja hukkub või muutub pikaajaliselt töövõimetuks, kujutab endast ettevõtte jaoks suurt riski. Võtmetöötaja asendamisega tekivad ettevõttele mitmed lühi- ja pikaajalised kulutused, samuti ei pruugi ettevõtte toimida samaväärselt õnnetusele eelneva perioodiga.

Konkurents muudab konfidentsiaalsuse ettevõtte klientide jaoks äärmiselt oluliseks. Erinevatel töötajatel on väga suures matus erinevat olulist äriteavet. Selline info – kliendibaasid, ostupartnerid, kaupade ostuhinnad – on äärmiselt tundlik. Seda infot

tahtmatult või tahtlikult lekitades võib põhjustada ettevõtte klientidele ja ka ettevõttele endale olulist kahju. Kahju või olla nii varaline kui mainekahju. Ettevõttele võib tulla kahjunõudeid, mida ettevõtte üksi korvata ei suuda.

Probleeme võib tulla töötajate distsipliini ja vastutustundetu käitumisega. Probleemsed töötajad moodustavad kogu personalist tihti väga väikse osa, kuid suudavad siiski kulutada oma käitumisega tööjõu aega ja ühtlasi tekitada seisakuid ka teiste töös. Ebasoovitavas olekus tööletulek, olgu see joove või nakkav haigus, võib luua nii julgeoleku- kui terviseriski ümbritsevate inimeste ja kaastöötajate jaoks. Palju esineb ka juhtumeid, mil saadetiste turvanõuded on jäetud saatja poolt täitmata ja seda on ära kasutanud isiklikes huvides ära ebaausad transpordi- ja laotöötajad (Riskid... 2014: 4).

Ehkki tegu on ka kuritegevusega seotud riskiga, võib töötajate julgeolek olla töö käigus ka muudel viisidel ohustatud. Transpordiettevõtted tegutsevad ka ohtlikes piirkondades, kus töötaja hukkumine või röövimine töö käigus on võimalik. Lunarahanõudeid saab samuti käsitleda riskina.

Tegevusriske on logistikas omajagu, jagunedes mitmeks kategooriaks. Ajariskid on osaliselt ka kvaliteediriskid, kuna saadetiste viibimine mõjutab tarnete ja logistikateenuste kvaliteeti. Logistika areng viimasel aastakümnel on liikunud pidevalt tarneaegade lühenemise suunas. Ettevõtetele tähendab see ringlemissageduse kasvu ja kaupade kiiret liikumist (Logistikamaailm... 2014). Infot on seega järjest rohkem. Kui informatsioon saadetise teelolekust ja kohalejõudmisest on saabunud, kaubasaatedokumendid olemas, saadetist ennast aga pole, on segadus suur ja probleeme palju. Logistikaettevõtte jaoks võib viivitus ühe protsessi juures tekitada ahelreaktsiooni, mis mõjutab teiste ettevõtte protsesside toimumist. Ka klient on arvestanud kauba saabumisega ja sellest tekivad ettevõttele omakorda probleemid kohustuste täitmata jätmise tõttu. Tollis võib kuluda palju aega kas puuduliku dokumentatsiooni või riigile iseloomulike asjaajamise tavade tõttu, mõnel pool võib probleeme tekitada ka tollikorrupsioon.

Kvaliteediriskid on üldjuhul seotud kaupade kadumise, hävimise, vigastamise juhtumitega. Sagedasti esineb tarneahelates kaupade täielikku või osalist kadumist. Harvad pole juhused, mil ekspedeerimisettevõtte väikesaadetised kaovad nii, et neid

pole võimalik leida (Riskid... 2014: 4). Saadetiste kadumise põhjusteks on enamasti käsitlemise vead terminalides ja ladudes, vead saadetiste markeerimisel transpordietikettidega, vead informatsiooni sisestamisel arvutiprogrammi ja edastamisel eri ettevõtete arvutiprogrammide vahel. Igapäevaselt esineb palju kaupade vigastamise juhtumeid. Saadetiste vigastamised on põhjustatud enamasti ebapiisavast pakendist või pakkimisest, kaupade hooletust või valest käsitlemisest terminalides ja ladudes, kaupade valest paigutamisest ning nõuetekohasest kinnitamata jätmisest (*Ibid.*: 4).

Logistika on rahvusvaheline ala, kus võõras keeles asjaajamine võib tuua suhtlusprobleeme. Tuleb ette möödarääkimisi; võib juhtuda, et suhtlemisel tekib täielik keelebarjäär. Tekivad viivitused. On ka muid suhtlusprobleeme. Levinud on, et saatedokumentid, süsteemides olev info ja saadetise tegelik olukord ei ole vastavuses. Tihti eksitakse pakkeüksuste arvu ja ühikutega. Vahel saab viga alguse kliendist ja liigub mööda ahelat edasi, kuna järgmistes ahela lülides pole kedagi, kes pakkeüksuste arvu või pakkeühikud tegelikkuses ja dokumentidel ning infosüsteemis vastavusse viiks (Riskid... 2014: 5).

Kvaliteediriskide juures peab lahti seletama veo- ja logistikateenustega seonduvaid tingimusi. Eestis reguleerib ekspedeerija ja vedaja vastutust kliendi ees võlaõigusseadus, reeglina lähtutakse Eesti Logistika ja Ekspedeerijate Assotsiatsiooni (ELEA) Üldtingimustest (ÜT) ja EEA ÜT-st 2000 (Eesti Ekspedeerijate Assotsiatsiooni Üldtingimused 2000). EEA ÜT 2000 tingimusi rakendatakse ekspedeerimislepingu alusel kauba vedamisele, ladustamisele ja seotud teenustele. Ekspedeerimise riske kindlustatakse üldjuhul EEA ÜT 2000 alusel. (Ülevaade...2010: 1)

Ekspedeerija ja vedaja vastutavad kauba kaotsimineku, kauba väärtuse vähenemise ja kauba kahjustumise eest kauba veoks ülevõtmise ja kohaletoimetamise vahelisel ajal ning kohaletoimetamisega viivitamise eest (EEA ÜT 2000 §15). Ekspedeerija/vedaja vastutus on välistatud mitmetel juhtudel ja on kahju tekitamisel rahaliselt piiratud. Kauba transpordil tekkinud viivituse eest makstav hüvitis ei ületa vedamise eest tasutud summa suurust (*Ibid.*: §20). Kauba kadumise, kauba väärtuse vähenemise ja kauba kahjustumise korral piirdub vastutus 8,33 SDR-ga (Special Drawing Right) sellise kauba iga brutokilogrammi kohta, mille võrra kaup on kaotsi läinud, väärtus vähenenud või kahjustunud (*Ibid.*: §22). SDR on Rahvusvahelise Valuutafondi arveldusühik, mille

kurss seisuga 21.02.2014 on: 1 SDR=0,888 EUR (SDRs per... 2014). Ettevõtte võib soovi korral hüvitada potentsiaalseid kulusid ka suuremal määral. EEA ÜT 2000 ei kohaldu ilma selle kohaldamise kokkuleppeta. EEA ÜT 2000 ei kohaldu ka siis, kui teatud veovahendiga vedades vastutab ekspedeeriija/vedaja selle veovahendi kohta kehtivate seaduste ja üldtunnustatud veonõuete kohaselt ulatuses, milles need erinevad EEA ÜT-st. Veoliigist sõltuvad piirmäärad on toodud alljärgnevas tabelis (vt tabel 2)

Tabel 2. Vastutuse ülemmäärad sõltuvalt veoliigist (SDR/kg või kaubaühiku kohta)

| Transpordiliik | Õigusakt | Vastutuse ülemmäär (SDR) |
|----------------------------------|---|---|
| Autovedu, riigisisene | Võlaõigusseadus (VÕS: §795) | 8,33 SDR/ bruto kg |
| Autovedu, rahvusvaheline | CMR-konventsioon (Convention...1956: art 23) | 8,33 SDR/ bruto kg |
| Meretransport, riigisisene | Kaubandusliku meresõidu seadus (KMSS: §30) | 2 SDR/ bruto kg või 666,67 SDR/ kaubaühik |
| Meretransport, rahvusvaheline | Haagi-Visby reeglid (The Hague...1968: art 4) | 2 SDR/ bruto kg või 666,67 SDR/ kaubaühik |
| Raudteetransport, riigisisene | Võlaõigusseadus (VÕS: §795) | 8,33 SDR/ bruto kg |
| Raudteetransport, rahvusvaheline | CIM-konventsioon (Kiisler 2011: 261) | 17 SDR/ bruto kg |
| Õhutransport | Montreali konventsioon (New...2014: 2) | 19 SDR/ bruto kg |
| Ekspedeerimine | EEA ÜT 2000 (EEA ÜT 2000: §15) | Vedajana 8,33 SDR/bruto kg Vahendajana 50000 SDR/ kast Laopidajana 100000 SDR/sündmus |

Allikas: (autori koostatud kehtivate regulatsioonide põhjal)

Logistikas kasutatakse **alltöövõtjaid**, mis on samuti riskiallikas. Alltöövõtja kasutamine tähendab seda, et ettevõtte ei saa täielikult kontrollida veose liikumist, samuti ei pruugi alltöövõtja täita kõiki veosega seotud nõudeid. Palju saab alltöövõtjatega seotud riske maandada taustakontrolli abil, kuid see ei taga riski täielikku maandatust. Üks vahend reguleerimaks suhteid alltöövõtjatega on EEA ÜT 2000.

Kaupu hoiustavates ettevõtetes on sageli väga suur materiaalne väärtus koondunud väiksele alale. Sellega tekib nii kvaliteedi- kui varaga seotud risk. Laoalal tuleks kindlasti tegeleda turvalisuse tagamisega, sest tegu on vargain huvitavate objektidega. Suur risk, mida kardetakse, on tulekahju. Hävida võivad nii ladustatav kaup kui hooned. Laopidaja vastutus kauba hävimise või kadumise korral on piiratud kauba väärtusega, kuid ei ületa ELEA Ladustamise Üldtingimuste (LT) kohaselt mingil juhul 2 SDR

kadunud või kahjustunud kauba või selle osa iga brutokilogrammi kohta, ulatudes kuni 100000 SDR-ni sündmuse kohta (ELEA LT: §20). Ohtlikele või kindlaid ladustamistingimusi vajavatele kaupadele tuleb luua sobivad tingimused kaupade säilitamiseks, vajadusel ümbritseva keskkonna kaitseks, vältimaks võimalikke õnnetusi. Laos võib tekkida ruumipuudus; uusi kaupu ei saa vastu võtta ja töö seiskub. Töö seiskub ka siis, kui ladude IT-süsteemid või mehaanika tõrgub.

Logistikas on tolliriskid. Paljud autovedajad kasutavad TIR süsteemi ja TIR märkmikku, mis märgib ära vedaja, adressaadi ja veetava kauba. TIR süsteem tagab selle, et riiki ei veeta kaupa sisse ilma makse maksmata. Selline garantii kohustab vedaja kohalikku assotsiatsiooni tasuma kauba eest maksud, kui kaup ei läbi riiki, vaid jääb sinna pidama. Assotsiatsioon seetõttu vedajale hiljem nõude esitada. Probleemid võivad tekkida nii kauba plommide rikkumise, varguse kui märkmikku mittekorrektse täitmise puhul. Siis tekivad vedajale rahalised kohustused. (TIR Handbook 2013: 8-9)

Keskkonnakahjude riski all saab logistikas mõista tööprotsessi käigus tekkinud õnnetusi, millega võib kaasneda suurem keskkonnaõnnetus. Väga omane on see risk veoettevõtetele (eriti meretranspordis), kus on võimalik mõni suurem reostus. Reostuse likvideerimine on aga kulukas ning võib kaasa tuua ka võimalikud mainekahjud. Ka on keskkonnariskid logistikaharu jaoks tõusva tähtsusega (The Choreography 2014: 5).

Trahvid võivad ettevõtete jaoks näida ootamatud, kuid tulenevad valdavalt muude kulutuste pealt kokku hoidmisest ja on üldjuhul ettenähtavad. Ettevõtteid trahvitakse töö- ja puhkeaja nõuete, tervise- ja ohutusnõuete rikkumise eest ning need on pigem väiksemad trahvid. Äärmuslikud trahvid tulevad aga näiteks kartellikokkuleppe eest, need on juba väga suured (Foo, Guarascio 2012).

Klassikaline risk iga ettevõtte tegevuse juures on selle **vara hävimine**. Vara võib hävida nii õnnetuse, hooletuse kui kellegi pahatahtlikkuse tõttu. Kui nendel ettevõtetel, kes tegelevad vaid teenuste korraldamisega ja kellel pole eriti kinnis- ega vallasvara, ei kujuta vara hävimine nii suurt riski, siis veo- ja ladustamisteenuseid pakkuvatel ettevõtetel on vara hävimise riski maandamine väga suure tähtsusega. Nagu eelnevalt mainitud, on ladudes palju vara koos, mis võib kiiresti korraga hävida. Varaga seotud riskide alla kuuluvad veel sõidukite ja nende laadimisega seotud riskid. Nii on riskid

seotud tehnika valiku, marsruutide ja veoviiside valikuga (Palšaitis, Petraška 2006:3). Kõikvõimalikke probleeme tekitavad veotehnika rikked. Veotehnika altvedamine tekitab nii probleeme ajagraafikust kinni pidamisega, samuti on ohus kaupade seisukord.

Logistikas on mitmeid **turu- ja finantsriske**. Kaupade hinnariski juhtimine on firma edukuse seisukohast oluline. Järsud muutused kaupade (eelkõige kütus) ja tollitasude hindades võivad langetada kasumimarginaale ja muuta kogu teenuse omahinda. Ostetud kaupade/teenuste eest õigeaegselt tasumata jäetud arved võivad tekitada tõsiseid häireid rahavoogudes, mis omakorda kujutavad endast ettevõttele samuti riski. Ajutiselt võib ettevõtte maksevõime olla pärsitud koos sellest tuleneda võivate tagajärgedega (Riskid... 2014: 4). Eesti logistikaettevõtted kurdavad samuti klientide maksevõime (kuna kindlustustoode selle riski vastu on krediidiriskikindlustus, on see risk edaspidi mainitud ka kui krediidirisk) üle ehk OÜ Hiiu Autotrans juhatuse liikme Urmas Pielbergi sõnades: “Maksujõulist klienti raske leida. Suur probleem on see, et kõik on kõigile võlgu” (Pinn 2013).

Ettevõtetel võib olla raskusi turul toimuvate muutustega kohanemisega. Eestis täheldatakse logistikaturu langust, paradoksaalsel kombel tuleb ettevõtteid aina juurde (*Ibid*). See omakorda tingib agressiivse hinnapoliitika, millega tuleb konkurentsis püsimiseks kaasa minna. Samas võib ettevõtte mõni koostööpartner olla turul seisundis, mis toob kaudselt ettevõttele lisakulusid või võivad konkurendid ühineda ning seeläbi suurendada ettevõtte raskusi. Siiski on tururisk rohkem spekulatiivse loomuga, kuna ettevõtted võivad ka muutustest kasu lõigata.

Infotehnoloogia võimaluste rakendamine logistikas on muutunud tavapäraseks, samas võivad infosüsteemi häired tekitada tõsiseid seisakuid. Näiteks laoseisud, kuhu on jäänud katkestuse tõttu sissekanded tegemata või parandused sisse viimata, on osa ebaseadmisest. Võimalikud on probleemid kliendiliidesega süsteemides (Riskid...2014: 5). On tähtis, et arvutisüsteemid töötaksid tõrgeteta. Vaeva tuleb näha ka infosüsteemide turvamisega, sest mujal maailmas on ka tööstusspionaaž arvestatavaks ohuks. Kokkulepped suursuhtidega on logistikaettevõtetele peamiseks sissetulekuallikaks. Siseinfo konkurendi strateegiate kohta on oluliseks eeliseks lepete sõlmimisel, mistõttu muutub PriceWaterhouseCoopersi hinnangul tulevikus väga

oluliseks jälgida just info liikumise ja infosüsteemidesse tungimisega seotud riske (Protect... 2006: 9). Arvestades IT süsteemide järjest suuremat kaalu ettevõtete töös, on autor selle väitega nõus.

Logistika üheks tähtsamaks arengusuunaks on IT-terviklahenduste kasutamine. Logistikute kliendid tajuvad uusi saadaolevaid võimalusi ning soovivad saadetiste liikumiste kohta üha rohkem infot, mis omakorda nõuab, et ettevõtted rohkem seda nõutavat infot koguks. Reaalajas info edastamine ja võimalikud kiired muudatused protsessides on DHLi hinnangul üks tugevamaid lähituleviku trende logistikas (Logistics Trend... 2013: 11). Selliste keerulisi süsteeme võib tulevikus ohustada just nende tihe põimitus. Pilvepõhiseid andmesideteenuseid peetakse üheks võtmeteguriks IT integreerituse arengus logistikas. See tähendab tarkvara kolimist internetti ning selle litsenseeritud kasutamist, selle asemel, et süsteeme ise välja arendada. Nii vabastatakse olemasolev IT ressurss ja vähendatakse IT alginvesteeringute mahtu, võimaldades ka väiksematel ettevõtetel kasutada tõhusamaid süsteeme. (The Choreography 2014: 3) Samas võimendab see eelpool kirjeldatud andmetega seotud riske; tundlik info liigub sellise arenguga ka kellegi teise valdusesse.

Poliitilised riskid pole Eesti logistikaetevõtetele võõrad. Ettevõtteid mõjutavad erinevate riikide seadusandlused, kehtestatud reeglid, piirangud. Regulatsiooniriskid on Ernst & Youngi hinnangul kõige tähtsamateks riskideks rahvusvaheliste ettevõtete puhul (Business risk... 2014). Samas loovad erinevad regulatsioonid paindlikele ettevõtetele uusi võimalusi. Ettevõtte tegutsemist suunavad ka riikide otsused transpordi arendamiseks. Poliitiliselt ebastabiilne olukord riigis ja riikide vahel võib muuta seal tegutsemise võimatuks. Tegutsemist raskendavad ettevõttevälised streigid, mis põhjustavad ajakulu. Üks faktor logistikaharus puudutab elanike hoiakuid. Kui tajutakse probleeme näiteks saaste või ohutusega, võib levida rahva seas vastumeelsus, mis sunnib tegema ümberkorraldusi.

Välised riskid on peamiselt keskkonna ja kuritegevusega seotud riskid. Siia alla kuuluvad kõik ettevõttevälised õnnetused ja nende tagajärjed, mis häirivad oluliselt selle tööd. Loodus takistab vahel ettevõtete tööd, näiteks halvas 2010. aasta Islandi vulkaanipurse lennuliikluse terves Euroopas ja põhjustas suuri rahalisi kahjusid

maismaal tegutsevatele ettevõtetele. Sellega on seotud infrastruktuuri riskid, näiteks lennujaamade, sadamate, teede sulgemised, elektrikatkestused.

Suur risk tuleneb kuritegevusest. Kaupade vargusest saanud täiesti omaette tegevusharu, mis kasvab kõikjal maailmas. Euroopas kasvas varguste arv 2012. aastal 24% võrreldes 2011. aastaga, kuid tuleb veel arvestada, et vargustest teatatakse oluliselt vähem võrreldes tegelikkusega. Varguse tõenäosus on FreightWatchi hinnangul kõrge ka Ida-Euroopas ja Balti riikides. (Global Cargo... 2013: 8, 34) Aeg-ajalt smugeldatakse vedaja teadmata üle piiri salakaupu, seda ka Eestis. Kuna koos salakaubaga veetakse ka ausat kaupa, siis põhjustavad sellised juhtumid viivitusi teistele klientidele ehk lisakulusid ettevõttele (Suur risk... 2014). Arvatavasti kõige suuremat kõlapinda kogunud kuritegevusega seotud väline risk on terrorism. Nii ongi logistika arengus olulisele kohale tõusnud kaupade saatmise ja tarneahela turvalisuse tagamine. 2001. aasta terroriaktid seiskasid toona logistikaettevõtete ja tarneahelate normaalse tegutsemise, mis põhjustas suuri rahalisi kahjusid. Hiljem kasvas plahvatuslikult nõudlus turvaliste tarneahelate järele, mis pani nii riike kui ettevõtteid selleks suuri pingutusi tegema (Enarsson 2006: 338).

Kokkuvõtvalt võib öelda, et logistikaettevõtetel on riske omajagu. Kindlasti varieerub nende mõju ja tähtsus ettevõtete lõikes, samuti ei ole eelpool toodud kindlasti täielik logistikaettevõtete riskide loetelu. On mitmeid riske, millest ettevõtte võib ka kasu lõigata, samas on logistikaettevõtetel ikkagi palju puhtaid riske. Autor peab kõige olulisemateks riskideks kvaliteedi, personali ja IT-ga seonduvaid riske. Paljude riskide maandamiseks annab palju ära teha ettevõttel endal, kuid sageli võib kindlustusandja poole pöördumine majanduslikult otstarbekam olla. Seega iseloomustab järgnev alapeatükk kindlustust riski maandamise meetodina.

1.3. Kindlustus riski maandamise meetodina

Kindlustus on ettevõtete jaoks üks põhilisemaid viise, millega maandada ettevõtetega seotud riskidega kaasnevaid võimalikke majanduslikke lööke. Olukorras, kus riskiga kaasnevad tulemid on rahaliselt väga kulukad, on kindlustusettevõtetele riski ülekandmise näol tegu ühe lihtsama võimalusega ära hoida potentsiaalselt üle jõu käivaid kulusi. Riski ülekandmisel põhinebki kogu kindlustustegevus.

Esimesi rahalise riski ülekandmise meetodeid kasutasid Hiina kaupmehed ligi 3000 aastat e.m.a, kui jõgedel kaupu vedades ei pidanud paljud alused ohtlikele vooludele vastu. Selle tarbeks jagasid kaupmehed vedades kaubad erinevate aluste vahel ära. Aluse põhjaminekul kannatasid sel juhul küll kõik, kuid see kaotus oli väike. (Vaughan, Vaughan 2008: 74) Kindlustustegevus oligi algul tugevalt seotud meresõidu ja kaubaveoga. Algselt olid kindlustusandjad pigem üksikisikud, kellele laeva- või lastiomanikud tõid näidata lasti riskide ja tingimustega seotud infot. Need, kes olid nõus võtma osa riskist enda kanda, kirjutasid riskide ja tingimustele enda nimed alla. Siit tuleneb termin *underwriting*, mis on senini tihedas kasutuses, hõlmates oma tänases kindlustusalases tähenduses kogu riskihindamisprotsessi alates kindlustatava objektiga tutvumisest kuni vastutuse võtmiseni. (Bland 1996: 5) Esimene kindlustusalane organisatsioon Lloyds tekkis 17. sajandi lõpus Inglismaal (The early days 2014).

Eestis tegutsesid juba 18. sajandi algul gildide juures rootslaste ja sakslaste asutatud vastastikuse abistamise kassad tuleõnnetuse kahjude korvamiseks. Esimese seltsina loodi 1866. aastal Tallinna Alevi Eestimaa Vastastikune Tulekindlustuse Selts. 1920. aastal algas kiire kodumaiste kindlustuse aktsiaseltside asutamine. Esimene pärast iseseisvumist loodud kindlustusselts oli Eesti Lloyd. (Suve 2007: 8) Esimese vabariigi ajal oli kindlustustegevuse põhirõhk hoonekindlustusel, mis hõlmas nii tule-, murdvarguse-, kui klaasikindlustust (Inglis 2001: 14). Taasiseseisvunud Eesti Vabariigis algas hoogne kindlustusseltside moodustamine, kuid praeguseks on paljud 1990date algul loodud kindlustusseltsid kas oma tegevuse lõpetanud, omavahel ühinenud või on üle võetud suurte välismaiste kindlustusseltside poolt.

Kindlustuse olemus peitub riskiteadlike isikute tahtes kanda kindlaid väikeseid rahalisi kaotusi, selle asemel, et kanda väga suuri, kuid ettemääramata kaotusi. Kindlustussüsteem siirdab nende kindlustusvõtjate tehtud maksed, kellel kindlustatud risk pole realiseerunud, neile kindlustusvõtjatele, kellel risk, mille vastu oli kindlustatud, realiseerus. Kindlustusandja jaoks on oluline hajutada enda kanda võetud risk kõigi oma klientide vahel. Oluline on siinkohal rõhutada, et kindlustusandjad võtavad enda kanda ainult puhta riski realiseerumisel tekkivaid tagajärgi. Summasid, mida kindlustusvõtjad kindlustusandjatele kindlustuskaitse eest tasuvad, käsitlevad

kindlustusandjad preemiatena. Preemia mõistet kasutatakse selles töös edaspidi just selle makse tähistamiseks.

Riskide juhtimine on tihedalt seotud nii ettevõtte juhtimise kui kindlustamisega. Siiski on kindlustusel ja riskide juhtimisel mõningad erisused. Riskide juhtimine on oluliselt laiem mõiste, hõlmates nii kindlustatavaid kui ka kindlustamatuid riske, samuti hõlmab riskide juhtimine riskidega tegelemise meetodi valikut, mis kindlustamise puhul on juba ilmselge. Kuna riskijuhtimise kontseptsioon arenes välja just kindlustustegevusest, on mõnede riskijuhtide fookus suunatud peamiselt kindlustatavatele riskidele (Vaughan, Vaughan 2008: 21).

Teoreetiliselt saab kindlustada ükskõik milliste sündmuste toimumise vastu, millel on kindlustusvõtja jaoks ebasoodne rahaline tagajärg. Mida suurem on riski realiseerumisel ehk kindlustusjuhtumi toimumisel tekkiv varaline kahju ja väiksem kindlustusjuhtumi toimumise tõenäosus, seda rohkem peaks kindlustuse olemus esile tulema (Trowbridge 1975: 3). Sündmusi, millel on neutraalsed või positiivsed tulemused, ei saa käsitleda kindlustusjuhtumina, mistõttu neid ka ei kindlustata. Sellega välditakse ka kindlustuse muutumist mängurlusinstituutsiooniks, millega kindlustust on aeg-ajalt võrreldud. Kindlustuse põhiline erinevus mängurlusest väljendub selles, et mängurlus on ise uue riski allikas, samas kui kindlustus pakub siirdamisvõimalust juba eksisteeriva riski korral. (Vaughan, Vaughan 2008: 42) Kindlustus vähendab kindlustava isiku tajutavat riskitaset, samas kui mängurlus, mis sisuliselt on puhas spekulatsioon, tõstab seda.

Kuigi teoreetiliselt on võimalik kindlustada kõiki negatiivsete tagajärgedega riske, pole mõnda neist võimalik teha mõistliku hinnaga. Samuti ei soovi kindlustusandjad võtta enda kanda kõiki riske, mida neile soovitakse siirdada. Et mõni risk oleks arvestatav kindlustussubjektina, peaksid tal olema mõned kindlad omadused. Ehkki on soovitatav, et kõik need omadused oleks kindlustatavatel riskidel olemas, on ka võimalik, et mõnda riski saab ka ilma kindla eelduseta kindlustada. Alljärgnevalt on toodud viis eeltingimust, mis ka töö autori arvates iseloomustavad ideaalset kindlustatavat riski (Trowbridge 1975: 3; Vaughan, Vaughan 2008: 42-43):

- peab olema võimalikult suur hulk isikuid, keda vaadeldav risk mõjutab; suurem hulk mõjualuseid muudab võimalikud kahjud paremini prognoositavaks;

kindlustusandjate prognoosid põhinevad suurte arvude seadusel (katsete arvu suurenedes läheneb tegelik keskmine väärtus oodatavale keskväärtusele);

- riski realiseerumisest tulenev kahju peab olema lõplik ja mõõdetav; teisisõnu, peab olema võimalik öelda, kas risk on realiseerunud ja sellest on tekkinud kahju või mitte; kui on, siis peab sellele kahjule olema võimalik omistada rahaline väärtus;
- kahju peab olema juhuslik või õnnetuse läbi tekkinud; riski puhul peab olema võimalus, kas see risk realiseerub või mitte; risk ei tohi olla kindlalt realiseeruv ja ajaliselt ettenähtav, samas jääb kindlustusandjale võimalus kindlustada riski, mis tulevikus kindlalt realiseerub, küsides selle eest ka oluliselt suuremat kindlustuspreemiat;
- riski realiseerumine peab olema kindlustusvõtja kontrolli alt väljas; kui kindlustusvõtjal on riski realiseerumist võimalik kuidagi takistada, siis peab ta seda enne kindlustuskaitse võtmist ka tegema; suurte arvude seadus toimib tulevikus toimuvaid juhuslikke sündmusi prognoosides ainult siis, kui mineviku sündmused olid samuti juhuslikud;
- tekkivad kahjud ei tohi olla katastroofilised, peab olema ebatõenäoline sama riski üheaegne realiseerumine suurele osale riski mõjualustest; kindlustuse kahjude jaotamise printsiip eeldab, et üheaegselt realiseerub risk ainult väga väiksele osale nendest, keda vaadeldav risk mõjutab.

Vara, mis hävib mõne kindlaks määratud riski realiseerumise tõttu, kindlustusandja ei asenda. Ehkki kindlustuse poolt välja makstavaid vahendeid võidakse kasutada vara asendamisel, ei kuulu otsene asendamine kindlustuse ülesannete hulka. Kindlustus on ka majanduslik vahend, kuna pakkudes mehhanismi, mille läbi saab tekkivaid kahjusid hajutada ja vähendada ebakindlust, suurendab see kindlustunnet võimalike kahjude puhul tekkivate finantskohustuste osas. Ühtlasi võimaldab kindlustus nii ettevõtetal kui eraisikutel kapitali optimaalsemalt rakendada. Ilma kindlustamise võimaluseta tuleks ettevõttele-erisikutele säilitada palju rohkem ootel seisvaid reserve, juhaks kui riski realiseerumisel tuleb kahjusid kanda. Kui risk siirdatakse edasi mõnele teisele riskikandjale, on riskide realiseerumisest tekkivad võimalikud majandustegevuse kõrvalekalded viidud märksa väiksemaks. Seega ei ole kindlustusvõtjatel vaja hoida

niivõrd suuri reserve, kui seda oleks tarvis ilma kindlustuseta. Vabanenud reserve saab edasi investeerida ja tõsta kapitali tootlikkust. (Vaughan, Vaughan 2008: 42)

Riskide siirdamine kindlustusega on üldiselt avalikkuses hästi vastu võetud riskidega tegelemise meetod. Samas ei oota need õnnelikud kindlustusvõtjad, kellel kindlustusjuhtumit ei toimu, et nad kindlustusest mingit kasu saaksid. Need kindlustusvõtjad, kellel toimub kindlustusjuhtum, ning kelle kindlustusele esitatud nõue rahuldatakse, on tüüpiliselt kindlustusega väga rahul. (Trowbridge 1975: 3)

Kindlustuspakkujad ei müü füüsiliselt tajutavaidprodukte, mistõttu liigitatakse see nähtamatu kaubandustegevuse alla. Ainsateks füüsilisteks objektideks on kindlustuse puhul kindlustusleping ja -poliis. Kindlustusjuhtumi defineerimine ning kindlustusjuhtumi toimumisel välja makstav kindlustussumma on iga tüüpilise kindlustuslepingu keskmeks. Kindlustustegevus on üsna konservatiivne ettevõtmine, kus sageli kehtivad sõlmitud lepingud ka aastakümneid hiljem. Eesti seadusandlus (KindlTS §11) eristab kolme kindlustusvormi ja kolme kindlustustegevuse põhiliiki. Kindlustusvormi põhjal jaotub kindlustus Eestis vabatahtlikuks kindlustuseks, seadusega kohustuslikuks kindlustuseks ja sundkindlustuseks, kus isik peab tasuma kindlustusmakseid, kuid hüvitamine kuulub riigi ülesannete hulka. Kindlustustegevuse kolmeks põhiliigiks on kahjukindlustus, elukindlustus ja edasikindlustus.

Kahjukindlustusel on mitmeid alaliike, kuid kahjukindlustuse mõte püsib nende kõigi lõikes üldjoontes samana: tegu on rahas mõõdetava kahju hüvitamise võimalust pakkuva kindlustusteenusega, mille puhul on kindlustusjuhtumiks kindlustatud vara või õiguse kahjustumine. Kahjukindlustuse alla kuulub näiteks liikluskindlustus, mis on enimlevinumaks kohustuslikuks kindlustuseks (Miks kindlustada? 2014). Ehkki Eestis kogutud kahjukindlustuse kindlustusmaksete koguhulk on pea üle kolme korra suurem kui elukindlustusel (Eesti finantsteenuste... 2013: 6, 12), on enamikus majanduslikult ja sotsiaalselt arenenud riikides elukindlustuse osakaal suurem kui kahjukindlustusel (Inglist 2002: 15). Lähtudes Kindlustustegevuse seadusest (KindlTS §), on alljärgnevalt toodud kahjukindlustuse liigid:

- õnnetusjuhtumite kindlustus,
- haiguskindlustus,

- maismaasõidukite kindlustus,
- raudtee veerevkoosseisu kindlustus;
- õhusõidukite kindlustus;
- laevade kindlustus;
- transporditavate kaupade kindlustus;
- tulekindlustus ja loodusjõudude kindlustus;
- muu varakindlustus;
- mootorsõiduki valdaja vastutuskindlustus, sealhulgas liikluskindlustus;
- õhusõiduki valdaja vastutuskindlustus;
- veesõiduki valdaja vastutuskindlustus;
- tsiviilvastutuskindlustus;
- krediidikindlustus;
- garantiikindlustus;
- finantskahjude kindlustus;
- õigusabikulude kindlustus;
- abistamisteenuste kindlustus.

Elukindlustusleping ei saa oma olemuselt olla hüvitusleping, nagu seda on kahjukindlustusleping. Kui kahjukindlustuses on eesmärgiks tekkinud kahjule eelnenud olukorra taastamine, siis see on elukindlustuses praktiliselt võimatu. Nii kasutatakse elukindlustuses hüvitise asemel väljamakse mõistet. Elukindlustustegevuse oluliseks osaks on kindlasti surma riski ülekandmine. Samas pole elukindlustus alati suunatud surmale; elukindlustuse hüvesid vajavad elavad. Nii võib kindlustusvõtjale mõnikord olla märksa tähtsam kindlustunne haiguste ja õnnetusjuhtumite korral, mille tulemusena jäädakse ilma töövõimest. Samuti on võib oluliseks saada järeltulijate tuleviku kindlustamine sõltumata vanemate elusolekust. Lisaks elukindlustusmaailmas on tavapärane, et kindlustusseltsid kombineerivad pakutavaid kindlustustooteid erinevatest kindlustusvormidest. Kuna inimelule, erinevalt materias, on küllaltki raske hinda määrata, sõlmitakse elukindlustuslepingud alati kokkuleppelise summa peale. Füüsiline või juriidiline isik, kes kindlustab ennast või kedagi teist, maksab osa oma palgast, et tema ise või tema seotud isikud saaksid mingi kindla juhtumi korral rahasumma.

Juhtumiks võib olla nii kindlustatu surm kui lepingus määratud väljamaksetähtaja saabumine. Lähtuvalt Kindlustustegevuse seadusest jaguneb elukindlustus:

- surmajuhtumikindlustuseks,
- kapitalikogumiskindlustuseks,
- sünni- ja abiellumiskindlustuseks,
- annuitediks,
- investeerimisriskiga elukindlustuseks,
- tontiniks,
- pensioniskeemi haldamiseks.

Kui kahju- ja elukindlustuse puhul on kindlustustehingu osapoolteks kindlustusandja ja kindlustusselts, siis edasikindlustuse korral toimub tehing sisuliselt kahe kindlustusandja vahel. Edasikindlustus on edasikindlustuslepingu alusel kindlustusandja kindlustusriskide ülevõtmine, eesmärgiga maksta kindlustusandjale kokkulepitud suuruses hüvitist seoses kindlustusandja ja kindlustusvõtja vahel sõlmitud kindlustuslepingu järgse kindlustusjuhtumiga (Piirsalu 2014). Lisaks kindlustusandjatele ja kindlustusvõtjatele tegutsevad kindlustusturul ka kindlustusvahendajad, kes vahendavad nii Eesti kui välismaiste kindlustusandjate kindlustustooteid, käesolevas töös neid aga pikemalt ei käsitleta.

Vaadeldes erinevaid kahjukindlustuse liike, on võimalik, et mõni väga suur logistikaettevõtte kasutab pea kõiki neist. Loomulik on aga, et logistikaettevõtete seisukohast ei ole neil kõiki elukindlustuse liike tarvis. Üldjuhul piirdutakse ainult surmajuhtumikindlustusega. Kapitalikogumiskindlustus, mis siinses kultuuriruumis on ettevõtete kontekstis võõras, on mujal maailmas ka ettevõtete poolt kasutatav toode, mis on üldjuhul seotud töötajate pensioniga.

Kui vaadelda eelnevas alapeatükis esitatud logistikaettevõtete tüüpilisi riske ja kindlustatavate riskide eeltingimusi, siis on selge, et mõned logistikaettevõtete riskid pole kindlustuskaitsega kaetavad. Nii pole personaliriskidest võimalik kindlustusega katta töötaja kvalifikatsiooniga seotud riski, kuna see on ettevõtte poolt kontrollitav. Töötajate distsipliiniga seotud risk on võrdlemisi lai mõiste. Kuna töötajad on ettevõtte esindajad, siis on nende käitumisega seotud riskide puhul sageli näha ka puudujääke

tööandja töös. Kui kahju tekitatakse kolmandale isikule väljaspoolt ettevõtet ja ettevõtte vastutab tekitatud kahju eest, siis on ettevõtte vastutuskindlustuse olemasolu korral tegu kindlustusjuhtumiga.

Logistikaettevõtete puhul ei ole kindlustusjuhtumiga tegu ajariskide realiseerumise korral, välja arvatud juhul, kui nende riskide realiseerumisel tekib ettevõttel vastutus kliendile põhjustatud otsese varalise või finantskahju eest. Samuti ei ole võimalik kindlustada kõiki poliitilisi riske, kuna nende puhul võib keeruline luua otsest seost kahju ja riski realiseerumise vahele, ühtlasi on need riskid autori hinnangul valdavalt spekulatiivse loomuga. Samal põhjusel ei kindlustata hinna- ja tururiske.

Seega on kindlustus üks pikkade traditsioonidega riskide maandamise võimalus. Kindlustuse põhiline mõte seisneb selles, et kindlustusvõtjad tasuvad väikseid kindlustuspreemiaid, vältimaks suuri varalisi kahjusid. Ühtlasi on seltside eesmärgiks jagada võimalik risk oma klientide vahel. Selleks, et risk oleks kindlustatav, peab see vastama mitmetele eeltingimustele. Selgus, et kõik logistikas esinevad riskid pole kindlustatavad. Alapeatükk tõi välja ka need kindlustuse liigid, mida Eestis tegutsevatel kindlustusseltsidel on lubatud seadusega pakkuda. Seda, millised on konkreetsed kindlustustooted Eestis ja välismaal võivad logistikaettevõtetele kasulikud olla, kajastab järgmise peatüki esimene alapeatükk.

2. EESTI LOGISTIKAETTEVÖTETE KINDLUSTUSALASED VALIKUD

2.1. Eesti ja välismaiste kindlustusandjate pakutavate toodete valiku võrdlus logistikaettevõtete riskide kontekstis

Eesti kindlustusturg on Euroopa mõistes väike. Sellest tulenevalt ei paku siinsed kindlustusandjad nõnda suurt kindlustustoodete valikut kui seda tehakse piiri taga. Loomulik on see, et absoluutselt kõiki riske ei saa kindlustusega maandada. Samas esineb juhtumeid, kus soovitakse kindlustada riske, mida Eesti kindlustusandjad ei maanda. Siin tõuseb välismaiste kindlustusandjate tähtsus. Kindlustusettevõtted võivad oma tooteid müüa üle terve Euroopa Liidu (Buying insurance... 2014), seda kas ise pakkudes või tegutsedes läbi kindlustusmaakleri. Ehkki lisaks toodete kättesaadavusele on oluline ka näiteks toote hind, ei saa kindlustustoote hindasid üks-ühele võrrelda ilma konkreetse ettevõtte näidet kasutamata. Järgnevalt iseloomustab ja võrdleb autor Eestis tegevusloa alusel tegutsevate seltside ja filiaalide poolt kindlustusturul pakutavat ja välismaiseid kindlustustooteid, lähtuvalt sellest, millised olid eelmises peatükis välja toodud logistikaettevõtete tüüpilised riskid.

Eestis tegutsevatest kahjukindlustusseltsidest pakuvad logistikaettevõtete riskide kontekstis vähemalt ühte sobivat toodet Salva, If, RSA, Seesam, PZU, BTA, Inges, Gjensidige, KredEx, D.A.S., elukindlustusseltsidest Swedbank P&C Insurance (edaspidi Swedbank), Compensa Life, Mandatum. Võrdluseks valis autor 3 suurimat üleeuroopalist kindlustusseltsi (European... 2013: 3): Allianz, Zürich ja AXA, ning Ameerika Ühendriikide suurima kindlustusandja AIG (American Insurance Group), mis tegutseb ka Euroopas.

Eelmises peatükis sai pikemalt välja toodud personaliga seonduvad logistikaettevõtete riske. Üheks olulisemaks riskiks oli personaliga seonduvad õnnetused ja terviserikked.

Eesti kindlustusandjatest ligikaudu pooled on loonud oma tooteportfellidesse töötajate õnnetusjuhtumiteks mõeldud kindlustusliike. Kindlustuskaitset pakutakse nii töötajate surma- kui õnnetusjuhtumite korral; valikus on ka erinevad hüvitised. Üldjuhul pakutakse hüvitamist nii tööandjale, töötajale kui tema lähedastele. Kindlustusvõtjale on antud valida, kas valida kaitse kehtivus ainult töö ajal või ööpäevaringselt. Samuti pakutakse töötaja vastutuskindlustust juhuks, kui töötaja vigastab või hukkub töö ajal. Ehkki kahjukindlustusandjad ei tohi pakkuda Eestis elukindlustustooteid ja vastupidi, on õnnetusjuhtumikindlustus valdkond, kus elu- ja kahjukindlustusandjate tegevusvaldkonnad kattuvad (KindlITS §17). Nii pakub ettevõtjale õnnetusjuhtumite korral kaitset elukindlustusseltsidest Compensa Life, Mandatum Life ainult surmajuhtumite korral (Traditsioonline... 2014: 3). Compensa ja Mandatum pakuvad ka võtmetöötaja lahkumise kindlustust, mis tagab rahalised vahendid uue töötaja leidmiseks ja välja koolitamiseks olukorras, kus ettevõtte töötaja hukkub või muutub õnnetuse tagajärjel pikemaajaliselt töövõimetuks (Ettevõtte töötajate... 2014; Riskikindlustused 2014). Kahjukindlustusseltsidest pakuvad tööandja vastutuskindlustust ERGO, If, Salva ja Seesam, välismaistest seltsidest Gjensidige. Kõigi välismaiste kindlustuspakkujate hulgas on samuti lai valik töötajate kindlustamiseks suunatud tooteid, lisaks pakuvad AIG, AXA ja Zurich võtmetöötaja lahkumise kindlustust. Kui vaadata erinevate nõuete hulka, mis tööandjat võib tabada, siis oleks autori hinnangul tarvilik kindlasti kindlustada vähemalt töötajatega juhtuda võivaid õnnetusi.

Töötajatepoolseid andmelekked ja sellega seotud nõudeid Eesti kindlustusandjad ei kindlusta. Küll teevad seda välismaised kindlustusandjad. Valitud neljast on kõigil olemas kas vastav toode või on see risk kaetud ettevõtte vastutuskindlustusega. Samuti katavad välismaised seltsid juhtumeid, kus töötaja ei ole lojaalne või ei järgi eeskirju ja põhjustab seeläbi kahju.

Töötaja julgeolekuga seotud riskide puhul kompenseerivad Eesti kindlustusandjad ainult tervisekahjustusi ja surmajuhtumeid. Terrorismi või kuritegevuse riskid on seltsid lisanud välistuste nimekirja, seega ei kuulu nende riskide realiseerumisel tekkinud kahjud hüvitamisele (Salva... 2014; Kindlustuse... If 2014: 5, Üldised... 2008: 7) ning ükski selts ei ole tingimustes inimröövi kindlustusjuhtumina välja toonud. Ka suured

välismaised seltsid ei paku seda toodet, erandina saab siin välja tuua AIG (Kidnap... 2014), üldjuhul tegelevad selliste riskidega väga spetsialiseerunud seltsid.

Kindlustusega maandatavaid tegevusriske on omajagu. Ajariskid ja kommunikatsiooni-riskid on aga üldjuhul oodatavad ja ettenähtavad, mistõttu neid otseselt ei kindlustata. Küll aga kindlustatakse kvaliteediriske. Nagu öeldud, kindlustavad Eesti kindlustusandjad ekspedeerijate ja vedajate riske üldjuhul EEA ÜT 2000 alusel (Ülevaade...2010:1). Nii vedaja kui ekspedeerija vastutuskindlustust pakuvad Inges, ERGO, If, RSA, kuid oluline on märkida, et vedaja vastutuskindlustust pakutakse Eestis ainult autoveoettevõtetele. Mujal on võimalik valida kindlustuskaitset ka muudele veoliikidele; seda pakuvad kõik neli valitud välismaist seltsi. Ka laonduses katab ekspedeerija vastutuskindlustus kauba hävimise. Küll aga on ekspedeerija vastutuskindlustuses nii ERGO-l kui If-il klausel, mille kohaselt ei ole kindlustatud isikuks alltöövõtja. Kindlustuskatte määrab ka see, kellena ekspedeerija on kliendiga lepingu sõlminud, kas vedaja või ekspedeerijana. Vedajana sõlmides ei laiene sellele ekspedeerija vastutuskindlustus. Kindlustusandja ja kindlustusvõtja erinevad arusaamad kindlustatud isiku kohta on põhjustanud mitmeid kohtuasju, kus ka erinevad kohtuastmed ei suuda üheselt otsustada kindlustusseltsi vastutuse üle (Kattel 2013). Lao süsteemide rikete kindlustamine läheb tehniliste riskide kindlustamise alla, millest tuleb juttu hiljem. Ettevõtte vastutust kolmandate isikute ees kindlustavad If, ERGO, RSA, Seesam, PZU, Inges, Gjensidige. Võrreldes nelja suure pakkujaga ei paku Eestis kindlustusandjad siiski midagi rohkemat; vastavad tooted on ka neil.

Omaette tootena on D.A.S.-il ärikliendile pakkuda sõidukitega seotud õigusabikulude kindlustus. Seda saab rakendada just nendes olukordades, kus ettevõttele esitatakse kahjunõue, kuid logistikaettevõtte peab seda põhjendamatuks. Kirjeldatav toode katab õnnetusjuhtumite järel tekkinud vaidlustest tulenevad õigusabikulud, õigusabikulude kaitse kriminaal- või väärteomenetluses ja õigusabikulud kindlustatud sõidukiga seotud võlaõiguslikest lepingutest (sh teiste kindlustusandjatega seotud lepingutest) tulenevate vaidluste puhul (Sõidukiomanike... 2014). Ülejäänud Eesti kindlustusandjad ärikliendile õigusabikulude kindlustust ei paku. Kõik välismaised kindlustusandjad katavad lisaks sõidukitega seotud õigusabikuludele ka muid õigusabikulutusi, mida

ettevõttel tuleb oma tegevuse(tuse) tõttu kanda ning mille tõttu ettevõttel võib tekkida vastutuskohustus.

Hävida või kaduda võib ka ettevõtte enda vara. Kinnis- ja vallasvara kindlustavad Eestis ettevõtte varakindlustusega kas valitud riskitegurite lõikes või koguriskiga If, Salva, ERGO, Seesam, Gjensidige, BTA, PZU, RSA. Eraldi kategooriasse kuuluvad sõidukid. Suhteliselt tasemel põhjustavad Eestis veo- ja vedukautod liiklusõnnetusi 1,4 korda sagedamini kui sõidua autod (Fakte...2010: 1). Autode kindlustamiseks on paljudel kindlustusandjatel nii Eestis kui välismaal tooted olemas, sealhulgas Swedbankil, mis muidu äriklientide kindlustusega ei tegele. Raudtee veerevkoosseisu kindlustavad ERGO ja Inges. Keerulisem on lugu laevade ja õhusõidukitega. Suuremaid laevu kindlustab Eestis ainult ERGO, õhusõidukeid BTA. Laevade ja õhusõidukite kindlustust pakuvad kõik valitud välismaised seltsid.

Nendele veoettevõtetele, kes sõidavad väljaspool Euroopa Liitu ja kes osalevad ka TIR süsteemis, on vajalik ka eraldi TIR kindlustus ning täiendav garantii Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioonile (ERAA) tollimaksude tasumise osas (Vedaja... 2014). Tolliriske katavad Eestis mõned vedaja vastutuskindlustuse poliisid, nagu ERGO ja Ingese poliisid. Kindlustusjuhtumiks loetakse vastutuse tekkimist tolliorganite ees, mis tuleneb TIR vihiku kasutamisest (rikkumisest) vastavalt TIR konventsioonile. Valitud välismaiste kindlustusandjate poliiside kohta ei õnnestunud autoril andmeid saada.

Kuigi Euroopa Liidus on kindlustus osutunud kõige populaarsemaks vahendiks keskkonnavastutuse eest kaitsmisel (Keskkonnavastutuse... 2013: 18), ei kindlustata Eestis keskkonnakahjusid (välja arvatud Seesam, kuid hüvitatav kahju on väga tugevalt kitsendatud (Ettevõtte tegevuse...2013: 3-4)). Välismaal on vastavad tooted olemas kõigil valitud neljal pakkujal. Need tooted katavad üldjuhul reostuse likvideerimise kulud, reostuse tõttu ettevõtte vastu esitatud nõuded, reostuse koristamisest tekkiva ärikatkestuse kulud, kehalised ja varakahjustused.

Võimalike riskide realiseerumisel ei pruugi olla ainult varaline kahju, vaid ka saamata jääv tulu. Selle tarvis pakuvad kindlustusandjad äritegevuse katkemise kindlustust, mis on tavaliselt seotud varakindlustuse lepinguga (Inglist 2001: 70). Selle liigi puhul

kaetakse vaid ettevõtte püsikulu ja saamatajäänud kasu kas tulekahju, tulekahju, vandalismi, röövi, lekkinud torude või muude riskide tõttu (mida kindlustavad valitud seltsid). Hüvitamisele ei kuulu hooned, seadmed või muud materiaalsed väärtused. Eestis pakuvad seda ERGO, If, Seesam, BTA, PZU. Ärikatkestuskindlustus on üks tähtsamaid kindlustusliike välismaisel seltsidel, sestap on see kõikidel suurtel seltsidel olemas, lisaks on nende pakutav koguriski kaitse üldjuhul laiem. Samas tuleb hoolega jälgida välistusi; välismaistel seltsidel on ka need palju põhjalikumalt määratud.

Finants-ja tururiskid on oma olemuselt sellised, mida üldjuhul kindlustusega maandada ei saa. Siiski pakub Eestis KredEx krediidikindlustust olukordadeks, mis tagab ettevõttele laekumised ostjale krediiti müüdud kauba või teenuse eest. Sarnased tooted on ka AIG-l, Zurichil ja Allianzil. Muid finants- ja tururiske Eestis ei kindlustata, samuti ei kindlusta muid teoreetilises osas toodud finants- ja tururiske valitud välismaised seltsid.

Tehnilisi riske ehk rikkeid või tehnika hävimisi Eestis kindlustatakse. Kindlustuslepingute sõlmimisel tuleb olla siiski tähelepanelik, sest nii mitmedki rikeetega seotud nüansid on kirjutatud välistustesse, samuti varieerub kindlustuskaitse ulatus riikide lõikes. Vastavalt kindlustatavatele objektidele varieeruvad ka toodete nimed: elektrooniliste seadmete kindlustus, liikurseadmete kindlustus, tehniliste riskide kindlustus, masinarikkekindlustus. Ühel või teisel kujul kindlustavad seadmetega seotud riske ERGO, Salva, If, Seesam, lisaks ka Eestis tegutsevate esindustega välismaised pakkujad BTA, RSA ja Gjensidige.

Eestis aga ei kindlustata teabega seotud küberriske, mille tarvis on võrdluseks võetud välismaistest kindlustuspakkujatest kõigil toode olemas. Küberriskide kindlustus võib katta nii kahju, mis on andmekaost tekkinud kolmandatele isikutele, otseseid kulutusi infosüsteemidesse sisse murdmisest, süsteemidesse tungimisest tekkinud häireid ettevõtte tuludes ja muudki. Samas on need tooted Euroopas alles viimase paari aasta jooksul välja tulnud seoses tugeva nõudluse kasvuga (Veysey 2013). Samuti on kõigil olemas vastavad kindlustuskaitse tehniliste riskide ja rikete tarvis, kuid suured seltsid on märgatavalt paindlikumad kindlustavate seadmete poolest.

Poliitilisi riske Eesti kindlustusandjad seni ei maanda. Erandina võib välja tuua KredExi, kes katab välismaale tehtud investeeringutega seotud kahjusid (Investeeringu...2014).

Kredexi puhul võib kindlustusjuhtumiks olla (Lühiajaliste... 2011: 5):

- välisriigi, mis ei ole kindlustusvõtja asukohariik, valitsuse meede, otsus või moratorium, mis takistab kindlustuslepinguga seotud lepingu täitmist;
- poliitilised sündmused, majandusraskused ning õigusaktidest tulenevad või halduskorralduslikud meetmed välisriigis, mis takistavad kindlustuslepinguga seotud lepingu alusel makstavate summade ülekandmist või põhjustavad sellega viivitamist;
- ostja asukohariigis vastuvõetud õigusaktid, mille kohaselt Ostja poolt kohalikus vääringus tehtud makseid käsitatakse kohustuse täitmisena, olenemata sellest, kas need maksed katavad vahetuskursside muutumise tõttu Kindlustuslepinguga seotud lepingu võlasummat selle ülekandmise päeval või ei kata;
- Eesti, Euroopa Liidu või kindlustusvõtja asukohariigi valitsuse meede või otsus, kui asjaomane valitsus ei kompenseeri selle meetme või otsuse tõttu kindlustusvõtjale tekkinud kahjulikke tagajärgi muul viisil.

Zurich ja AIG pakuvad lisaks valitsuse otsustest tulenevatele kahjudele kindlustuskatteid ka ettevõtte varaga seotud riskidele või krediitmüügile sõja, rahutuste ja streikide puhuks (Credit&... 2014: 1; Political... 2014).

Väliste riskide juures on paljud riskid seotud omakorda ajakuluga, mille tõttu ei saa ettevõtted oma ülesandeid tähtaegselt sooritatud. Need riskid on sageli kaetud vastutuskindlustusega. Eraldi saab välja tuua varguste, terrorismiga seotud riskid, mida saab maandada muude kindlustusliikidega. Vara vargus ja rööv on kaetud ERGO, Salva, Seesami, Ifi, RSA, PZU, BTA ja Gjensidige vastavate kindlustustoodetega. Ka välismaised seltsid pakuvad sarnast kaitset. Milles välismaised seltsid eristuvad, on jällegi kaitse terrorismi või rahutustega seotud kahjude vastu, mis on eriti oluline laevanduses tegutsevatele ettevõtetele. Zurich, Allianz ja AIG on kas toote või lisatingimuse kaudu nõus selliseid riske kindlustama.

Tähelepanuväärne oli Eesti kindlustusseltside juures see, et Eestis tegutsevad seltsid ei paku pakett-tooteid. Välismaiste kindlustusandjate puhul oli märgata, et välja on töötatud erinevate kindlustustoodete paketid lähtuvalt kindlustust sooviva ettevõtte suuruselt või tegevusalast. Pakett-tooted koondasid nii vara, tulu kui vastutuse kaitse, lihtsustades sobiva kindlustustoote valikut. Selliseid tooteid pakuvad AXA, AIG ja Allianz.

Kokkuvõtva tabeli pakutavate kindlustustoodete ja neid pakkuvate kindlustusandjate kohta leiab töö lõpuosast (vt lisa 3). Eelneva põhjal võib öelda, et Eestis tegutsevad kindlustusandjad on oma toodetega logistikaettevõtete riskid valdavalt ära katnud. Üldistades pakutakse siin kaitset varalise kahju ja vastutusega kaasnevate kahjude eest. Siiski ei pakuta siin kaitset võimalike väga kulukate või uute ja spetsiifiliste riskide vastu, nagu küberriskid, sisuliselt ka keskkonnariskid, töötajate julgeolekuga seotud riskid. Ka krediidiriski ja poliitilise riski puhul on turul ainult üks pakkuja ning õigusabikindlustus on ettevõtete jaoks siin väga piiratud. Kõigest nelja suure seltsiga võrreldes on juba märgatav, et Eesti seltside kindlustustoodete valik on mõnevõrra väiksem. Välismaal kindlustades pole toodete valik aga valitud nelja seltsiga piiratud, vaadates laiemalt Euroopa kindlustusseltside pakutavat, on nende tootevalik juba tunduvalt laiem. Seda, milline on kindlustuse roll Eesti logistikaettevõtetes ning mida logistikaettevõtted kindlustada sooviks, kajastab järgmine alapeatükk.

2.2. Eesti logistikaettevõtete riskid ja kindlustusalased valikud

— küsitluse tulemused

Töö autor koostas ja viis läbi riski- ja kindlustusalase uuringu Eesti logistikaettevõtetes. Uuringu raames tuli välja selgitada, kui oluliseks peetakse Eesti logistikaettevõtetes erinevaid riske, kuivõrd logistikaettevõtted väärtustavad kindlustust oma ettevõtte riskide maandamisel ja millisel määral kindlustatakse olemasolevaid riske. Uuriti ka seda, milliste toodete lõikes sooviksid logistikaettevõtted oma kindlustuskaitset laiendada.

Autorile teadaolevalt viis M. Noormaa 2007. aastal läbi uuringu logistikaettevõtete riskide juhtimise kohta, kuid tolle uuringu rõhuasetus erineb käesolevast olulisel määral; eelnev uuring keskendus ettevõtte riskidele ja nende juhtimisele. Lisaks käsitles eelnev

töö ülemaailmse majandussurutise eelset perioodi. Käesolev töö on keskendunud logistikaettevõtete riskide maandamisele kindlustusega, vaadeldes praegust hetke. Tolle uuringu tulemusena leiti, et logistikaettevõtted küll väidavad, et juhtivad ettevõtte riske süsteemselt, kuid tegelikkuses esineb suuri vajakajäämisi protseduurireeglites ja andmekogumises. Kvaliteediriske peeti kõige olulisemaks; neid maandati ka kindlustusega. Samas jäeti IT-riskidele sageli tähelepanu üldse pööramata.

Käesolevat uuringut alustades selgus kiirelt, et sobivaim võimalik andmekogumismeetod on küsimustik. Autor uuris ettevõtetelt ka intervjuude võimalikkust, kuid vaadeldavate ettevõtete esindajad ei pooldanud seda meetodit, viidates väga tihedale ajagraafikule. Lisaks eelistas ka autor kirjalikku küsitlust etteantud vastustega intervjuueerimise ajamahukuse tõttu. Käesoleva bakalaureusetöö jaoks andmete kogumiseks viidi küsitlus läbi veebikeskkonna Google Drive vabavaraga Google Forms, andmete töötlus ja joonised teostati Microsoft Excel arvutustarkvara kasutades. Google Drive'i loodud küsimustiku veebilink edastati e-kirja teel uuritavatele ettevõtetele. Küsimustik saadeti kas ettevõtte tegev-, finants- või logistikajuhile, sõltuvalt sellest, kelle kontaktandmed oli ära toodud ettevõtte veebilehel. Juhul, kui juhtkonna andmed puudusid, saadeti küsimustik ettevõtte infopäringute meiliaadressile palvega see edastada õigele inimesele.

Küsitlus viidi läbi 2014. aasta märtsi lõpus-aprilli alguses. Autor edastas küsimustiku 78 ettevõttele. Valim koosnes ettevõtetest, mis pakkusid nii teise kui kolmanda osapoole logistikateenuseid. Ettevõtete esialgse valiku aluseks sai 2011. aastal Logistika kuukirja poolt koostatud Eesti logistikaettevõtete TOP 100. Esialgse väikese vastajate hulga tõttu edastas autor küsimustikud ka NETI internetikataloogis ära toodud transpordiga ning ekspedeerimisega tegelevatele ettevõtetele. Käesolevas valikus viis autor läbi kitsenduse kolme kriteeriumi alusel:

- ettevõtte peab baseeruma Eestis,
- ettevõtte ei tohi olla suure rahvusvahelise logistikakontserni Eesti haruüksus (vältimaks olukorda, kus Eestis tegutsevat osakonda mõjutavad kindlustusalased otsused tehakse emafirmast);

- ettevõtte pakub vähemalt kaupade transpordi- ja ekspedeerimisteenuseid (rõhutamaks seda, et uurimisobjektiks on logistikaettevõtted, mitte puhtad veoettevõtted).

Uuringu tarbeks töötati välja 15 küsimust, mis pidid hetke seisuga selgitama logistikaettevõtete hinnanguid erinevatele riskidele, ettevõtete riskide juhtimise praktikaid, kindlustustoodete senist kasutamist ja võimalikke uusi suundi riskide kindlustamises. Küsimustele töötati välja valikvastustega variandid, sest mitmete ettevõtete esindajatega telefoni teel vesteldes toodi küsimustiku täitmise ühe tingimusena välja nõue, et see ei võtaks palju aega, teisisõnu ei soovinud ettevõtete esindajad pikemat kirjutamist nõudvatele küsimustikele vastata. Autor tutvus 2007. aastal läbi viidud küsitluse tagasisidega, kus esialgset uuringut peeti liialt konfidentsiaalseid andmeid avaldavaks. Sellest johtuvalt koostas autor küsimustiku nõnda, et ei oleks võimalik siduda ettevõtet ja tema vastuseid. Sellest hoolimata oli mitu ettevõtet, kes keeldusid küsimustikule vastamast, viidates ärisaladuse avaldamise kartusele. Järgnevalt on toodud küsimustiku ülesehitus:

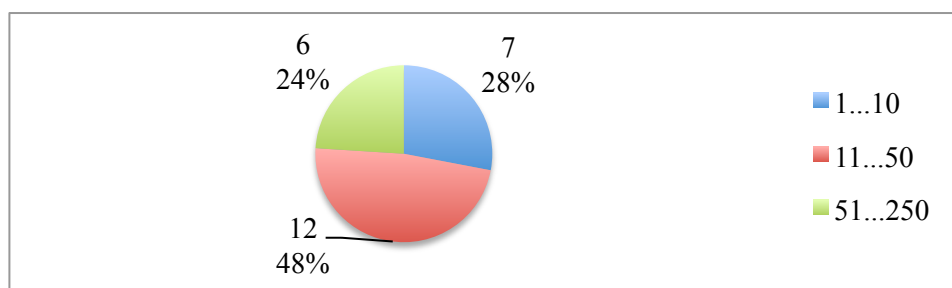
- küsimused 1–4 puudutavad Eesti logistikaettevõtete poolt kasutatavaid riskijuhtimise meetodeid;
- küsimused 5–6 on ettevõtte hinnangute kohta erinevate riskide olulisusele;
- 7.–12. küsimus puudutab ettevõtte seniseid kindlustusalaseid otsuseid;
- küsimused 13–15 hõlmavad ettevõtete võimalikke soove ja põhjuseid, miks ettevõtted praegusest rohkem pole end kindlustusega sidunud;
- lõpetuseks on kaks küsimust taustainfoks ettevõtte kohta, küsitud oli ettevõtte suurust töötajate arvuna ning ettevõtte põhilisi tegevusvaldkondi.

Küsimustik oli suures osas töö autori enda koostatud. Vaid teine ja kolmas küsimus, mis autor esitas, olid ka M. Noormaa 2007. aasta uuringus. Nendele küsimustele, kus oli kas vastuseid või küsimust võimalik mitmeti tõlgendada, lisas autor omapoolsed täpsustavad kommentaarid. Küsimustik on ära toodud töö lõpus (vt lisa 4).

Lähtuvalt eelpool toodud kitsendustest saatis autor küsimustiku kõigile Eesti ettevõtetele, kes sobisid esitatud kitsendustega ning kelle kontaktid olid autorile kättesaadavad. 78st ettevõttest vastas küsimustikule 25, mis teeb vastamise määraks

32%. Madala vastamise määra võimalikke põhjuseid on mitu: nagu eelnevalt mainitud, kartis mitu ettevõtet võimalike ärisaladuste avaldamist. Samas näitab see ka seda, et küsimustiku sisuga ei tutvutud, kuna ettevõtte kontaktandmeid ega muid konkreetse ettevõttega siduvaid fakte küsimustikus ei kogutud. Autor helistas läbi need ettevõtted, kellele oli saadetud e-kiri küsimustikuga. Autor tutvustas ennast ja teemat, mille kohta küsimustik tuleb. Mitu ettevõtet ei vastanud kodulehel antud kontakttelefonile. Paaril korral paluti hiljem tagasi helistada, kuid seejärel kõnedele enam ei vastatud. Mitme ettevõtte juures võis mittevastamise tingida keelebarjäär; mitmetes logistikaettevõtetes on personal venekeelne, kontrollkõnede tulemusena jäi mitmest ettevõttest eestikeelne kontakt üldse saamata. Siit tuleneb üks küsimustiku puudujääke: see edastati ainult eestikeelsena, seega võis keelebarjäär segada küsimustiku mõistmist. Põhilise täitmata jätmise põhjusena nenditi, et kiire töögraafiku tõttu pole küsimustikku võimalik täita.

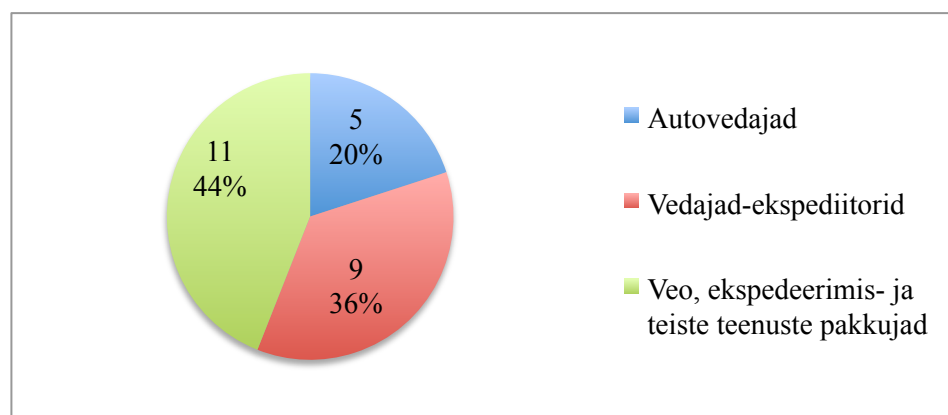
Autor kasutas ettevõtete grupeerimiseks kahte kriteeriumit: esimesena ettevõtte suurust, mille jaotuse aluseks sai Euroopa Komisjoni dokument mikro-, väike- ja keskmise suurusega ettevõtete definitsiooni kohta. Selle kohaselt moodustasid uuringu valimi seitse mikroettevõtet (1–10 töötajat), 12 väikeettevõtet (11–50 töötajat) ja kuus keskmise suurusega ettevõtet, kus töötajaid oli vahemikus 51–250. Illustreeriv joonis selle jaotuse kohta on toodud alljärgnevalt (vt joonis 1).



Joonis 1. Küsitletud ettevõtete jaotumine töötajate arvu järgi (ettevõtete arv ja osakaal) (autori koostatud).

Teiseks aluseks ettevõtete grupeerimisel sai nende põhilised tegevusalad. Valimit analüüsides oli märgatav, et tekkisid grupid põhiliste tegevusalade järgi. Vastavalt sellele jagas autor ettevõtted kolme kategooriasse: peamiselt maanteevedudega tegelevad ettevõtted, peamiselt vedamise ning ekspedeerimisega tegelevad ettevõtted ning laiema teenuste valikuga ettevõtted, kes pakuvad veoteenuseid,

ekspedeerimisteenuseid, laoteenuseid, tolliteenuseid ja integreeritud logistikateenuseid erinevates kombinatsioonides. Peamiselt ainult veoteenustega tegelevaid ettevõtteid oli valimis viis. Neid ettevõtteid, kes tegelesid peamiselt ainult ekspedeerimise või vedude ja ekspedeerimisega, oli kokku üheksa. Suurima osa moodustasid ettevõtted, kes pakkusid nii veo-ja ekspedeerimisteenuseid kui ka muid logistikas olulisi teenuseid. Neid ettevõtteid oli kokku 11. Kõik valimisse kuuluvad keskmise suurusega ettevõtted peale ühe pakuvad mitmesuguseid erinevaid teenuseid, samas kui neli mikroettevõtet seitsmest pakuvad ainult veo- või veo- ja ekspedeerimisteenuseid. Alljärgnev joonis kujutab graafiliselt valimi jaotumist põhiliselt pakutavate teenuste lõikes (vt joonis 2).



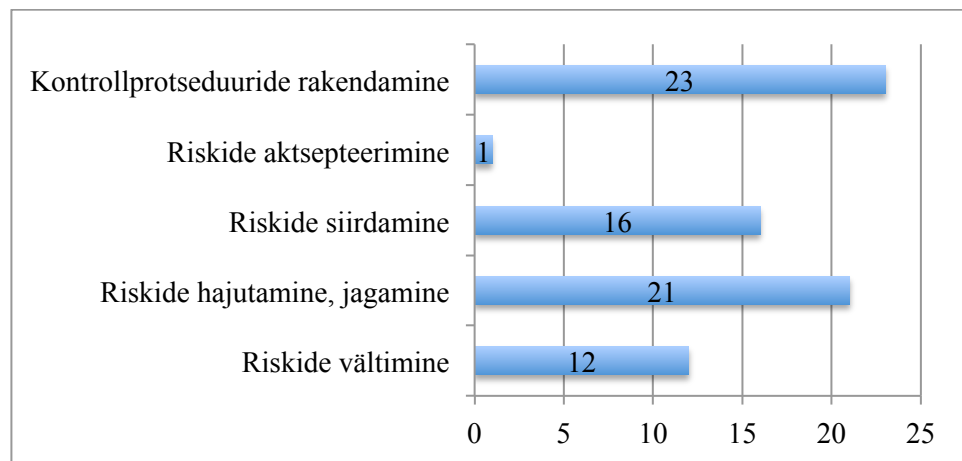
Joonis 2. Ettevõtete jaotumine põhiliste tegevusalade järgi (ettevõtete arv ja osakaal) (autori koostatud).

Esmalt uuriti, kuidas hindavad ettevõtted logistikaharu riskantsust. Autor esitas väite, et logistikaharu on ettevõtluseks riskantne, millega ettevõtted said skaalal ühest viieni hinnata, kuivõrd nad selle väitega nõustuvad, kusjuures “5” tähendas, et ettevõtte nõustus täielikult. Kokkuvõttes tuli hinnangu keskväärtuseks ligikaudu 4. Sellest johtuvalt võib väita, et logistikaharu ettevõtted hindavad oma tegevusharu üsna riskantseks. Seda väidet hindasid “1” või “2”-ga need ettevõtted, kelle pakutavate teenuste hulk oli väike: kaks ettevõtet, kes tegelesid ainult maanteevedudega ning kaks ettevõtet, kes tegelesid ainult ekspedeerimisega.

Järgnevalt uuriti, kuidas ettevõtted riske juhivad. Olles eelnevalt tutvunud M. Noormaa poolt 2007. aastal läbi viidud uuringuga, leidis autor, et logistikaettevõtetes võib arusaam riskide juhtimisest olla erinev. Küsitluse tulemus kinnitas seda: 19 ettevõtet leidis, et tegutsevad riskide juhtimisel süsteemselt, kohaldades erinevaid riskide

tuvastamise ja haldamise meetodeid. Neli ettevõtet pidas riskide juhtimiseks ainult kindlustamist ja töötajate koolitamist. Ühel juhul peeti selleks koostööd turvafirmadega. Valimis oli ka üks ettevõtte, mille esindaja väitel ei tegeleta seal üldse riskijuhtimisega. Võrreldes M. Noormaa tööga esines selles valimis mõningast varieeruvust; eelnevas töös tegelesid kõik vastajad süstemaatilise riskijuhtimisega.

Küsimusele riskide maandamise strateegiate kohta antud vastustest annab ülevaate Joonis 3.



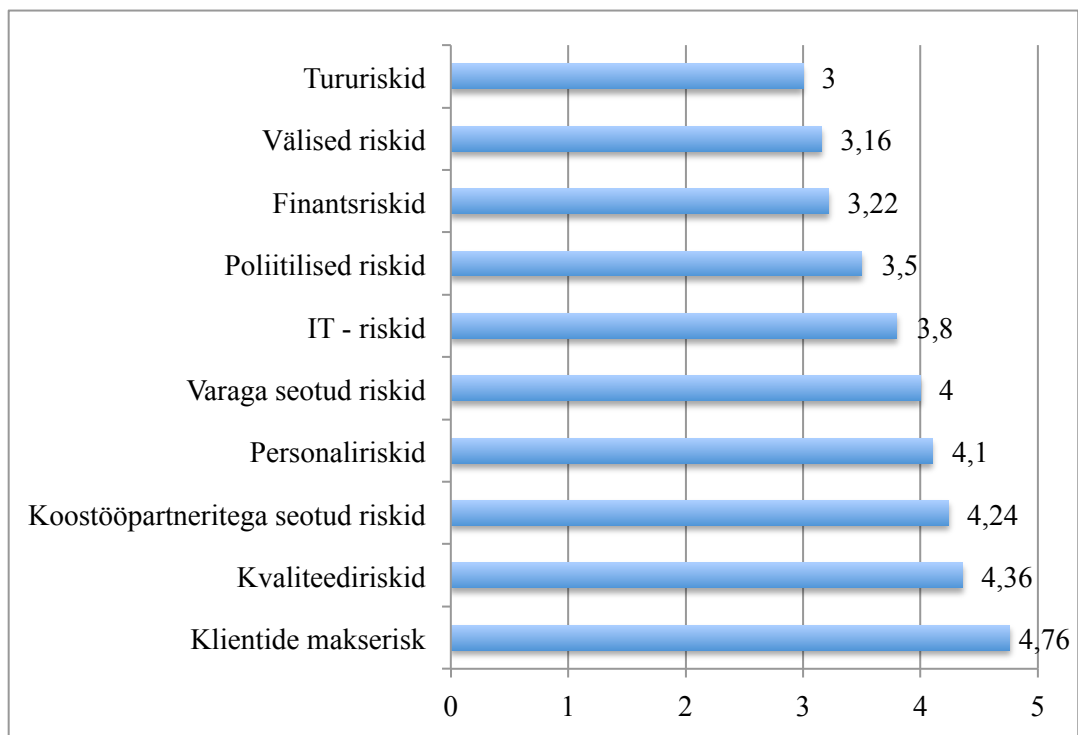
Joonis 3. Erinevate riskide maandamise strateegiate kasutamine logistikaettevõtetes (ettevõtete arv) (autori koostatud)

Küsimusele riskide maandamise strateegiate kohta vastas 23 ettevõtet, et muu hulgas tegelevad nad erinevate kontrollprotseduuride rakendamisega. 21 ettevõttes kasutatakse riskide hajutamist/jagamist. Riskide siirdamisega tegeles väidetavalt 16 ettevõtet, kuid nagu hiljem selgus, oli ainult üks ettevõtte, kes ei kasutanud kindlustust – üht siirdamise võimalust. Seega ei pruugi selle küsimuse vastused olla täielikult usaldusväärsed. 12 ettevõtet väitis, et on riskide maandamiseks muu hulgas lõpetanud riske põhjustavaid tegevusi. Ainult üks ettevõtte oli ühe võimaliku riskiga tegelemise meetodina kasutanud riski aktsepteerimist.

Üldist riskide maandamise taset hinnati ettevõtetes järgnevalt: 20 ettevõtet leidis, et olulisemad riskid on maandatud, Viis leidis, et vähesed riskid on maandatud. Nendest viiest neli moodustasid need ettevõtted, kes pakkusid vaid üht kindlat teenust (ekspedeerimine/maanteevedu). Sellest tulenevalt võib väita, et ettevõtted on riskide maandatuse taseme hindamisel küllaltki tasakaalukad; äärmusi ei esinenud. M.

Noormaa 2007. aasta töös esines ka ettevõtteid, kes väitsid, et on maandanud kõik riskid.

Ettevõtetele paluti viiepallisüsteemis hinnata erinevaid riske, mis olid grupeeritud kümnesse kategooriasse: personali-, kvaliteedi-, koostööpartneritega seotud riskid, krediidirisk, muud finantsriskid, tururiskid, varaga seotud riskid, IT-riskid, poliitilise riskid ja välised riskid. Riskid olid grupeeritud teoreetilises osas kujundatud jaotuse põhjal, tuues eraldi välja eeldatavalt olulise krediidiriski ja jagades suure tegevusriski kategooria väiksemateks osadeks. Hinnang "5" tähendas, et uuritav risk on ettevõtte jaoks väga oluline, hinnang "1" tähendas, et risk ei ole ettevõtte jaoks üldse oluline. Kokkuvõtlik joonis koos aritmeetiliste keskmiste hinnangutega viie palli süsteemis on toodud alljärgnevalt (vt joonis 4).



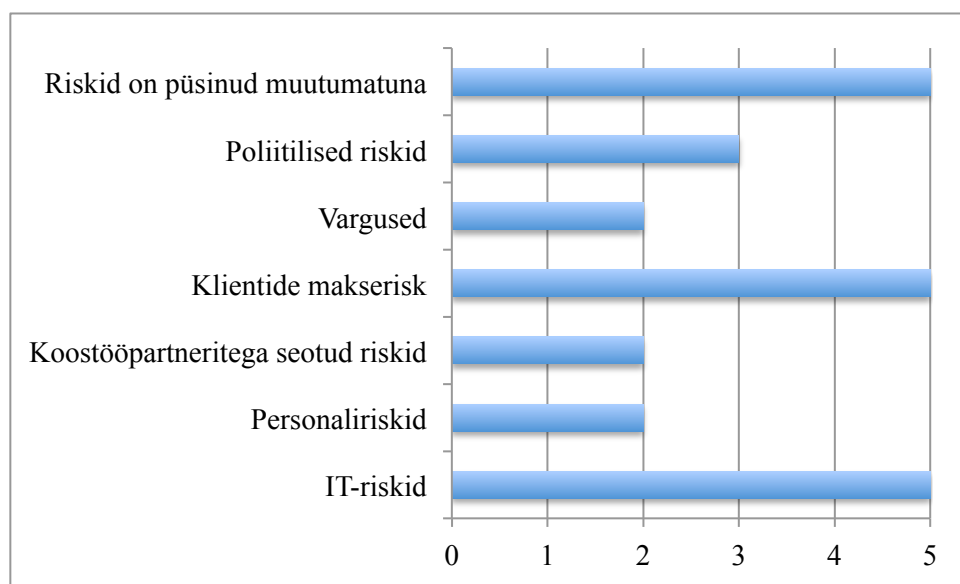
Joonis 4. Ettevõtete hinnang erinevatele riskidele viie palli süsteemis (keskväärtused) (autori koostatud)

Vastustest selgub, et madalaima keskväärtusega on tururiskid. Just vedajad hindasid tururiski pigem madalamaks. Samamoodi oli vedajate ja väikeettevõtete hulk märgatav nende ettevõtete seas, kes hindasid väliseid riske vähem olulisemaks. Arvatavasti oleks välise riskide hinnang olnud kõrgemgi, kui autor poleks sinna kaasanud

keskkonnariske. Nagu hiljem selgub, siis vähemalt kindlustusega seda ei maandata ja ei taheta seda ka teha. Samas ei saa väita, et nende riskide tähtsustamise määr oleks ettevõtetes olnud väga madal, kuna ka madalaim keskväärtus oli kolm maksimaalsest viiest. Muud finantsriskid olid samuti madalamalt hinnatud, kuid tõenäoliselt tulenes see krediidiriski eraldi välja toomisest. Nimelt lähtub tulemustest, et ettevõtete jaoks on vägagi aktuaalne klientide makserisk. Nii leiab küsitluse tulemusena kinnitust Urmas Pielbergi sõnad, et ettevõtetel on tihti keeruline leida maksevõimelist klienti (Pinn 2013). Samuti toodi krediidiriski välja mitmel korral järgneva küsimuse juures, kus uuriti, millised riskid on ettevõtte jaoks viimastel aastatel kasvanud. Kvaliteediriskid on samuti ettevõtete jaoks olulised, sest teenuste pakkumisel on just kvaliteet ja paindlikkus need omadused, mida ettevõtted kõige enam rõhutavad. Kuna ettevõtete põhiülesanne kliendi ees on tagada kvaliteetne teenus, siis kvaliteediriskid on mõistetavalt ühed tähtsaimad riskid logistikaettevõtete jaoks. Küsitlus näitas, et lisaks klientidele on logistikaettevõtetele riskiallikaks nende koostööpartnerid. Seda riski toodi paaril juhul välja ka kui riski, mis viimaste aastate jooksul on kasvanud. Keskmisest kõrgemalt (keskväärtus 4,5) hindasid personaliriske valimi suurimad, keskmise suurusega ettevõtted, samas mikroettevõtted hindasid personaliriske keskmisest madalamalt (3,5) IT-ga seonduvaid riske hindasid tähtsaks ettevõtted, kel mitu olulist tegevusala. Tulemustest paistis ka välja, et just keskmise suurusega ettevõtted ja mikroettevõtted tähtsustasid IT-riski rohkem.

Viimase ajal kasvanud riskide osas tulid teistest enam esile IT-ga seonduvad riskid ja klientide makseriskid. Makseriskide all mõeldi nii seda, et kliendid ei maksa õigel ajal, kui ka seda, et kliendid jäävad võlgu. IT riskide juures täpsustati ühel korral, et riskid on seotud uutele andmesüsteemidele üleminekuga. Keerulisemad süsteemid pidavat omakorda olema märksa rikealtimad. Autori hinnangul on poliitiliste riskide tähtsustamise kasvus oluline roll Ukraina-Vene suhetel, mis töö kirjutamise hetkel olid muutunud äärmiselt pingeliseks. Ukrainaga seoses nähti probleemina nii kuritegevuse kasvu kui teiselt poolt vedude vähenemist, lisaks väljendus ühe ettevõtte jaoks poliitiline risk Vene Föderatsiooni uues tollipoliitikas, mille kohaselt on vedaja seoses TIR-süsteemi kadumisega vastutav kõikide tollimaksude ja -lõivude eest. Oma õiguste kaitseks kohtusse pöördumine ei anna tulemusi, kuna Venemaa tollivalitsus võib eirata kõiki kohtuotsuseid (Lusti 2014). Personaliriskide juures tõi kaks ettevõtet välja, et

probleeme on töötajate lojaalsusega. Ühel neist oli probleeme ka töötajate kvaliteediga. Koostööpartneritega seotud riskide tähtsustamise tingis ühel juhul partnerettevõtte pankrot, mille tulemusena polnud uuritava ettevõtte võimalik oma kohustusi täita, teisel ettevõtte oli probleeme kadunud veostega. Viis ettevõtet leidis, et viimaste aastate jooksul pole ükski risk tähtsamaks muutunud. Kokkuvõtvalt kirjeldab eelnevaid vastuseid järgnev joonis 5.

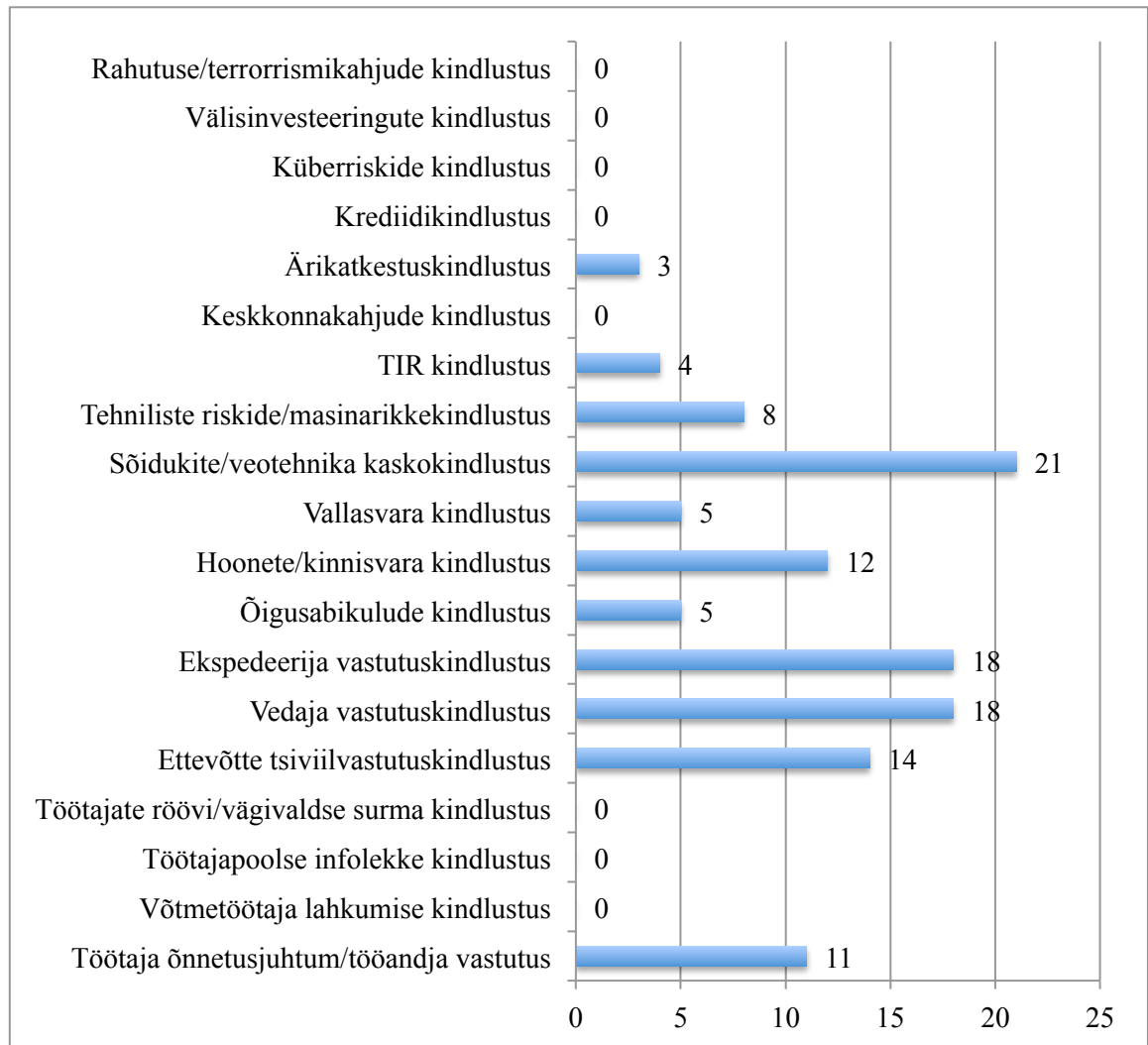


Joonis 5. Viimaste aastate jooksul logistikaettevõtetes tähtsustunud riskid (ettevõtete arv) (autori koostatud)

Küsimusele “Kas teie ettevõttes on esinenud suuri varalisi kahjusid, mis võisid potentsiaalselt häirida ettevõtte tavapärasest tööd?” antud vastustest selgus, et 80% küsitatud logistikaettevõtetest oli esinenud suur ettevõtte tegevust mõjutav kahju. Nendest ettevõtetest 11 olid riski siirdanud kindlustusettevõttele. 9 ettevõtet pidi kahju kandma oma vahenditest. Ehkki viiel seitsmest mikroettevõttest oli esinenud märkimisväärne kahju, polnud ühelgi mikroettevõtte seda kahju kindlustuse abil kaetud. Nagu selgus järgnevast küsimusest, pidasid mikroettevõtte kindlustuse tähtsust ettevõtte riskide juhtimises madalamaks, kui seda tegid väikesed ja keskmise suurusega logistikaettevõtte. Viie palli süsteemis, kus “5” tähistas kõige väga suurt tähtsust, tuli kõikide ettevõtete peale keskmiseks hinnanguks 4,1. Selle põhjal võib väita, et logistikaettevõtte peavad kindlustust üsna oluliseks. Kuni 10 töötajaga ettevõtte hindasid kindlustuse tähtsust keskmisest madalamalt (3,6), 51- 250 töötajaga ettevõtte

aga kõrgemalt (4,5). Samamoodi hindasid kindlustuse tähtsust keskmisest kõrgemalt need, ettevõtted, kelle kahju kindlustus oli mingil ajahetkel hüvitanud (4,4). Tegevusalade lõikes oli samuti märgatav, et puhtad vedajad tähtsustasid kindlustuse olemasolu vähem (3,4), kui mitmekülgse teenuseportfelliga ettevõtted (4,5).

Ettevõtete kindlustustoodete kasutamist iseloomustab järgnev joonis 6.



Joonis 6. Logistikaettevõtete kindlustustoodete kasutus (ettevõtete arv) (autori koostatud).

Joonis 6 näitab, et sõidukite ja veotehnika kaskokindlustus on kõige populaarsem kindlustustoodet, seda kasutavad peaaegu kõik ettevõtted, mis tegelevad lisaks muudele teenustele erinevate vedudega (välja arvatud 2). Tehniliste riskide kindlustust, mis

hüvitaks masina ebaloomulike rikete korral tekkivaid kahjusid, kasutas kaheksa ettevõtet.

Võrdselt 18 korral kasutati ekspedeeriija ja vedaja vastutuskindlustust, 13 juhul kasutas ettevõtte mõlemat kindlustustoodet. Kõik 51–250 töötajaga ettevõtted peale ühe vedaja kasutasid nii vedaja- kui ekspedeeriija vastutuskindlustust. Kõikide ettevõtete peale, kus pakuti muu hulgas ekspedeerimisteenust, oli kaks ettevõtet, mis ekspedeerimisteenust ei kasutanud. Ühe ettevõtte esindaja seletas ka põhjust: viimase aja sagedased kohtukaasused ekspedeeriija vastutuse ja kindlustuse hüvitamise üle olid muutnud ettevõtte selle kindlustustoote suhtes skeptiliseks. Seetõttu oli ettevõtte seadnud vedajatele tingimuseks vastutuskindlustuse kasutamise, üritades seeläbi enda riske maandada. See oli ka ainus ettevõtte, mis ei kasutanud ühtegi kindlustustoodet. Tulenevalt võimalusest, et laonduses võib korraga hävida suuremas väärtuses kaupa, vaatas autor eraldi laondusega tegelevate ettevõteteid. Üheksa kümnest laondusega tegelevat ettevõtet kasutasid ekspedeeriija vastutuskindlust, mis katab ka laos tekkiva kahju. Neli viiest valimisse sattunud puhtast vedajast olid kindlustanud võimalikke riske vedaja vastutuskindlustuse läbi, 23 vedamisteenuseid pakkuvast ettevõttest kasutas vedaja vastutuskindlustust 19. Kuna vedaja ja ekspediitori vastutuskindlustus ei kata veosteväliseid vastutusega seotud riske (kolmandatele isikutele põhjustatud kahjusid), kasutas 14 ettevõtet 25-st lisaks oma tegevuse vastutuse kindlustamisele ka ettevõtte tsiviilvastutuskindlustust. Huvitav on fakt, et keskkonnakahjusid ei kindlustata üldse. Kuna Läänemeres juhtub aeg-ajalt tõsisemaid merereostusi, eeldas autor esialgu, et see toode võiks huvi pakkuda just merevedajatele.

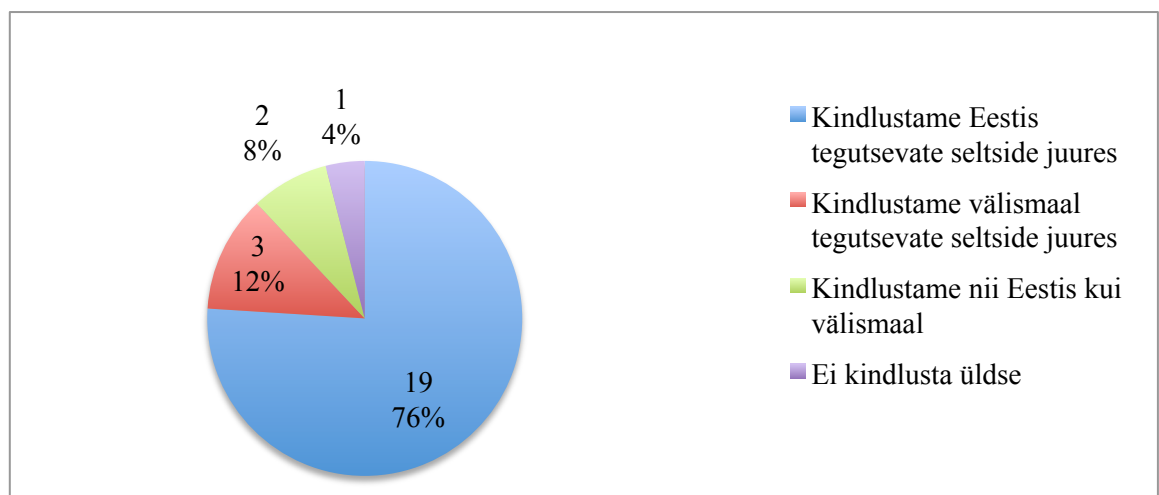
Tööandja vastutust oli kindlustanud 11 ettevõtet, kes kõik pakkusid ka veoteenuseid, seitse neist ka laoteenuseid. Samas tähendab see seda, et ainult pooled veoteenuseid pakkuvad ettevõtted ja 70% laoteenustega tegelevatest ettevõtetest kindlustavad töötajatega juhtuvaid õnnetusi, olgugi, et veondus ja laondus on üks õnnetusterohkemaid (sealhulgas surmadega lõppevad) ettevõtlusalasid Eestis. Need 11 ettevõtet pidasid personaliriske ka keskmisest veidi olulisemaks (4,1 vs 4,5).

12 ettevõttest, kes on kindlustanud kinnisvara, pakub kaheksa laoteenuseid, mis autori hinnangul on põhiliseks põhjuseks selle kindlustustoote kasutamisel. Muud vara, mis ei lähe ei veotehnika ega kinnisvara alla, kindlustas vaid viis ettevõtet. Valimi põhjal võib

väita, et seda toodet ei kasuta just väiksema töötajate arvuga ettevõtted. Samuti viis ettevõtet kasutas õigusabikindlustust, kuid nende ettevõtete vahel selgeid ühiseid jooni pole. Kolm ettevõtet, mis kasutavad ärikatkestuskindlustust, olid kõik suurema teenuseportfelliga, kaks neist olid ka töötajate arvu seisukohast suuremad ettevõtted. Neljast ettevõttest, mis kasutasid TIR (tolliriskide) kindlustust, olid kolm ainult vedajad, kelle jaoks see risk võib olla suurema tähtsusega; tolligarantii kohustus on ka eelkõige vedajal.

Kui vaadata üldist kindlustustoodete kasutamise hulka, siis on suur erinevus, kui vaadelda seda ettevõtete suuruse järgi jaotades. Mikroettevõtted kasutasid keskmiselt veidi alla kolme kindlustustoote ettevõtte kohta, samas kui väikeettevõtted kasutasid juba viit ning keskmise suurusega ettevõtted üle kuue kindlustustoote ettevõtte kohta. Vedajate, vedaja-ekspediitorite ja ülejäänud ettevõtete seas on liigiti samuti erisused, aga oluliselt väiksemad. Vedajad kasutavad keskmiselt veidi alla viie kindlustustoote, vedaja-ekspedeerijad veidi alla nelja. Nendel, kes pakuvad laiemat teenusevalikut, on see väärtus 5,6.

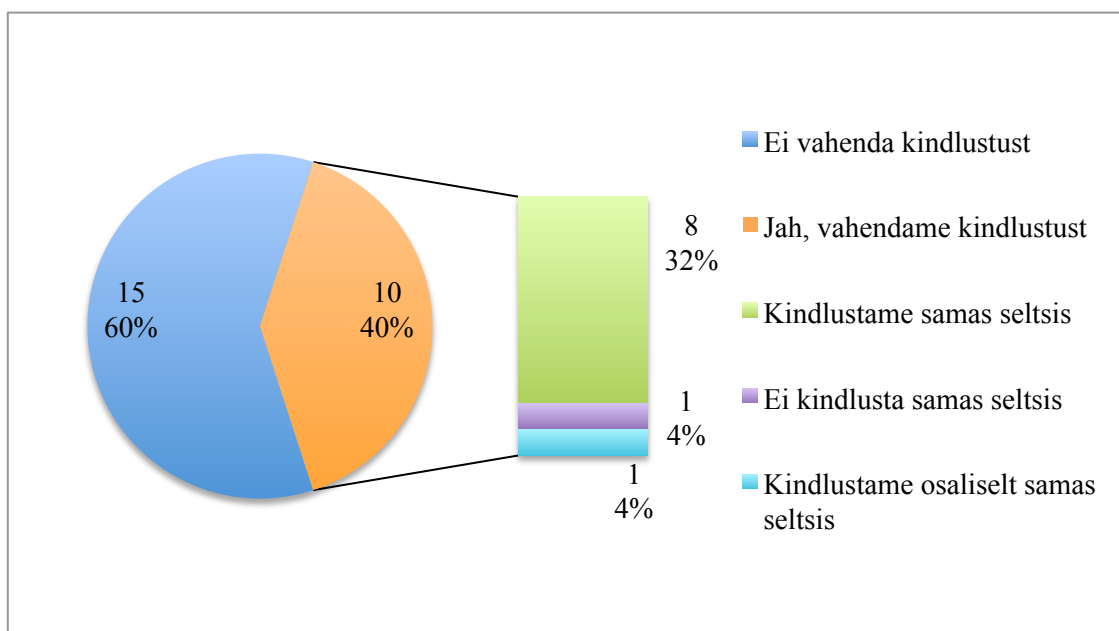
Järgnevalt uuris autor seda, kus ettevõtted oma riske kindlustavad, kas siin või välismaal, ning välismaal kindlustades selle eelistuse põhjust. Valitud seltside asukoha jaotumist illustreerib järgnev joonis 7.



Joonis 7. Ettevõtete kasutatavate kindlustusseltside asukoht (ettevõtete arv ja osakaal) (autori koostatud).

Üsna selge on, et kindlustada eelistatakse Eestis. See on ka mõistetav, sest asjaajamine on Eesti seltsidega ikkagi märgatavalt lihtsam, eriti kahjukäsitusprotsess. Siiski oli ka välismaal kindlustamisel omad eelised: neli ettevõtet tõi välja paindlikumad tingimused. Kolmel juhul leiti, et Eesti kindlustusandjatel polnud vastavat toodet, tegu oli ettevõtetega, kes pakkusid muu hulgas õhu-ja mereveo teenuseid, Eestis kindlustatakse küll õhu-ja meresõidukeid, kuid vedaja vastutuse all peetakse Eesti kindlustusturul silmas autovedajat. Kahel korral peeti sobivaks argumendiks kas paremat pakutavat hinda või halba kogemust Eesti kindlustusandjaga. Need ettevõtted, kes olid ära toonud halva kogemuse, olid kogu ettevõtte kindlustuskaitse võtnud välismaise kindlustusseltsi juurest.

Tutvudes erinevate logistikaettevõtete kodulehtedega, täheldas autor, et mitmed seltsid annavad oma klientidele kindlustusalast nõu. Kuna vedaja ja ekspedeerija vastutus on erinevate veoliikide lõikes aktide ja konventsioonidega piiratud, siis pakutakse tihti lisainfot kliendile suunatud veosekindlustuse vajalikkuse kohta. Seega uuris autor seda, kuivõrd teevad logistikaettevõtted kindlustusseltsidega koostööd ja vahendavad kindlustustooteid. Selgitav diagramm selle kohta on toodud alljärgnevalt (vt joonis 8).



Joonis 8. Logistikaettevõtete kindlustusalane koostöö kindlustusseltsidega (ettevõtete arv ja osakaal) (autori koostatud)

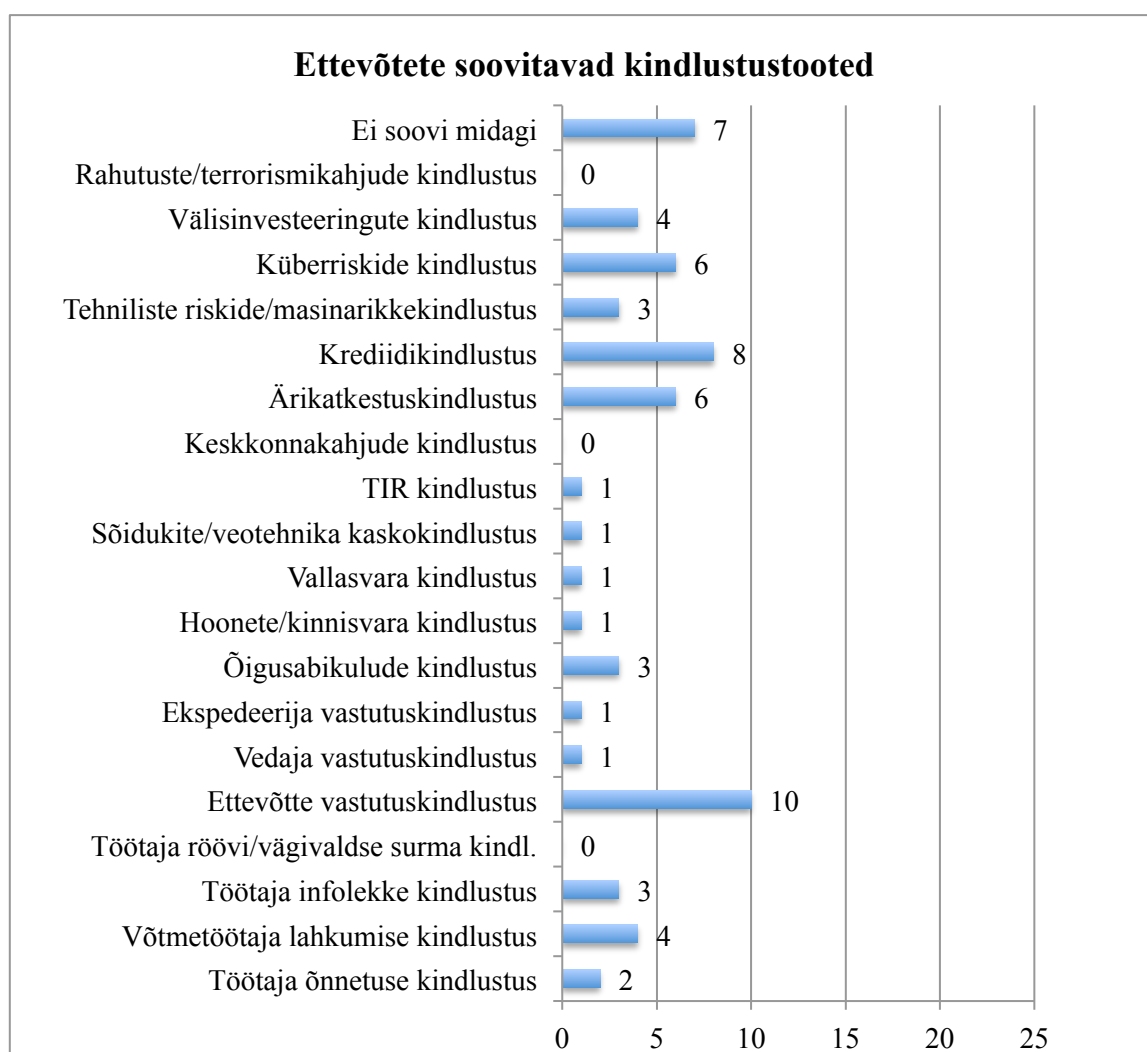
Nagu näha, siis logistikaettevõtted teevad mõningal määral kindlustusettevõtetega koostööd, aga need ettevõtted on vähemuses. Samuti on need sellised ettevõtted, mis hindasid kindlustuse tähtsust ettevõtte riskide maandamisel kõrgemalt. Tuli välja, et nendest ettevõtetest, mis muu hulgas kindlustavad välismaal, teevad kindlustusandjatega koostööd 80%, samal ajal kui nendest, kes kindlustavad Eestis, teevad koostööd 32%. Samas oli vaid üks selts, kes kindlustas oma riskid välismaal ning vahendas sama välismaist kindlustusseltsi. Ehkki mikroettevõtted on pigem skeptilisemad kindlustuse suhtes, teeb kolm seitsmest mikroettevõttest kindlustusseltsidega koostööd.

Uuriti, kas on mõni risk, mida ettevõtted sooviks kindlustada, kuid seni veel ei kindlusta. Esmalt uuriti, kas on mõni kindlustustoodet, mida ettevõtte sooviks kasutada, kuid seda kas ei eksisteeri või jääb see kalliks. Väga suur osa ei osanud siia esialgu ühtegi varianti välja tuua, kuid neljast ettevõttest kolm, kes toote siia ära märkisid, tõid ära krediidikindlustuse. Kuna krediidikindlustus on Eestis vabalt kättesaadav, võib siit järeldada, et tegu on kindlustusvõtjate jaoks kalli tootega; sama kinnitas üks vastanu. Lisaks toodi ära ka välisinvesteeringute kindlustus ning erinevate kunstiväärtuste transpordiga seotud riskide kindlustamine.

Järgnevalt anti vastanutele ette samad kindlustustooted, mille kasutamise kohta juba eelnevalt uuriti. Variantide etteandmisega oli neid tooteid, mida ettevõtted kasutada soovisid, juba märksa rohkem. Selgitav joonis on toodud järgmisel leheküljel (vt joonis 9 lk 52).

Variante ette andes oli neid ettevõtteid seitse, kes ei soovinud midagi olemasolevatele kindlustustoodetele lisada. Joonis 9 näitab, et üldine ettevõtete vastutuskindlustus on populaarne nende toodete hulgas, mida veel ei kasutata. Järelikult ettevõtted peavad tähtsaks neid ohte, mida nende tegevus võib kolmandatele isikutele põhjustada. Nagu riskide hinnangus, on ka siinses tabelis kõrgel kohal krediidikindlustus. Ligi pooled, kes tahaks kindlustuskaitset laiendada, tunnevad selle toote vastu huvi. Kuna tegu on potentsiaalselt kalli tootega, siis tunnevad sellise toote vastu huvi pigem suuremad ettevõtted. 51-250 töötajaga ettevõtetest pooled on sellest tootest huvitatud.

Küberriskide tekitatava kahju kompenseerimiseks suunatud kindlustust sooviks kolmandik neist, kes sooviks veel kindlustada. Arvestades seda, et tegu on tootega, mida siinsed kindlustusandjad ei paku ja millega siinsed logistikaettevõtted pole kokku puutunud, kinnitab oodatust mõnevõrra suurem huvi PriceWaterhouseCoopersi väidet (Protect... 2006: 9), et küberriskid muutuvad logistikas väga oluliseks; selle põhjal pakub autor, et see kindlustustooide muutub järgnevatel aastatel ka Eesti logistikaettevõtete seas aina aktuaalsemaks. Kui vaadata seda, kes selle vastu huvi tunnevad, siis on siin küll erinevas suuruses ettevõtted, kuid neid ühendab laiem ja keerulisemate teenuste valik.



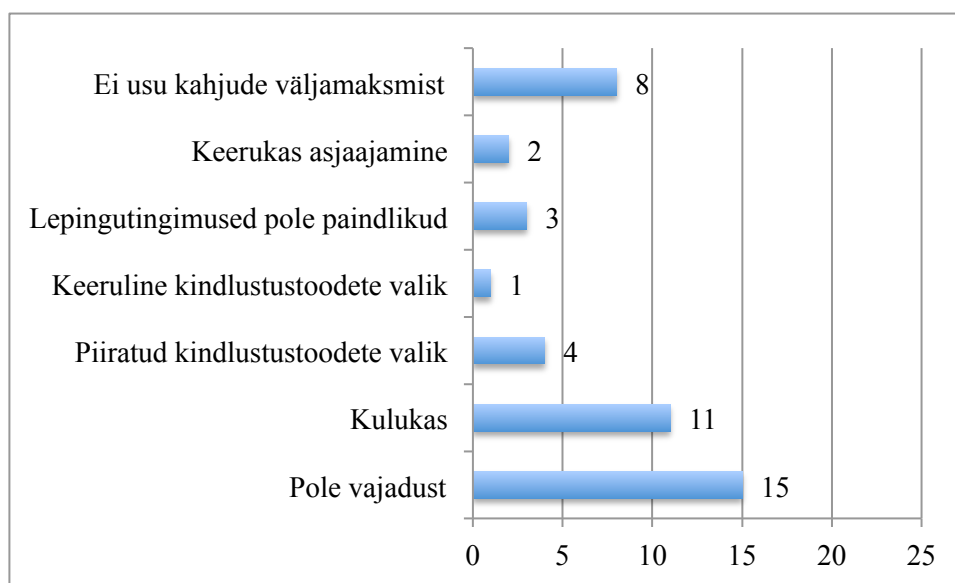
Joonis 9. Ettevõtete soovitavad kindlustustooted (ettevõtete arv) (autori koostatud)

Ärikatkestuse kindlustusest olid samuti huvitunud kuus ettevõtet, kel kõigil oli olnud mõni suurem tegevust mõjutav kahju. Ka välisinvesteeringute kindlustus pakkus mõnele

ettevõttele huvi; paradoksina oli nende ettevõtete hinnang nii poliitilistele riskidele kui finantsriskidele keskmisest madalamgi. Neljast ettevõttest kolm, kes välisinvesteeringute vastu huvi tundsid, olid keskmise suurusega ettevõtted.

Mõnevõrra üllatavalt oli tervelt kolm ettevõtet, kes tundsid huvi infolekkede kindlustuse vastu, olgugi, et seda Eesti kindlustusandjad ei paku. Kaks kolmest oli samuti keskmise suurusega ettevõtted, mis pakkusid laia teenustevalikut. Võtmetöötaja lahkumise kindlustus, mida sooviks kasutada neli ettevõtet, olid jälle valdavalt suurema töötajate arvuga.

Viimase küsimusena uuriti ettevõtetelt põhjuste kohta, mis hoiab neid tagasi senisest rohkem kindlustustooteid kasutamast. Põhjuste jaotumist kirjeldab graafiliselt alljärgnev diagramm (vt joonis 10).



Joonis 10. Põhjused, miks ettevõtted rohkem kindlustustooteid ei hetkel kasuta. (ettevõtete arv) (autori koostatud).

Levinuimaks põhjuseks nimetati seda, et pole vajadust (60% vastanutest). Lisaks pidasid 11 vastajat põhjuseks, et kindlustamine on liiga kulukas. Tähelepanuväärne on aga, et kaheksast ettevõttest, kellel oli vähene usk kahjude väljamaksmisesse, oli kuus ettevõtet mikroettevõtted. Teisisõnu ainult üks mikroettevõtte ei toonud seda põhjusena. Ka mõlemad ettevõtted, kes Eesti kindlustusandjaga halva kogemuse tõttu välismaal kindlustavad, olid väljamaksete suhtes skeptilised. Samad kaks ettevõtet pidasid

takistuseks ka lepingutingimuste paindlikkust. Neli ettevõtet oli põhjusena toonud piiratud toodete valiku, samas ei täpsustanud kaks neist, mis puudu on. Ühel juhul oli tegu kunstitranspordi kindlustamisega, teisel juhul peab autor puuduvaks tooteks küberriskide kindlustust.

2.3. Küsitluse järeldused ja võimalikud muutused logistikaettevõtete kindlustusalastes otsustes

Üldjoontes võib väita, et logistikaettevõtted hindavad oma tegevusala pigem riskantseks. Erinevad need, kel väike teenuste valik – need ettevõtted ei hinda logistikat väga riskantseks tegevusalaks. Siin ära toodud küsitluse järeldused võimaldavad nii logistikaettevõtetele kui kindlustusseltsidele anda erinevaid soovitusi, kuidas ettevõtte tegevust edendada.

Ettevõtete riskijuhtimine on valdavalt üles ehitatud süsteemse lähenemise peale. Samas on ka neid ettevõtteid, kelle jaoks riskijuhtimise termin tähendab midagi muud, näiteks turvateenuste kasutust või töötajate koolitust. Pea kõik ettevõtted väitsid, et kasutavad riskide maandamiseks mõnda kontrollprotseduuri. Kui vaadata seda, kuidas kindlustustooteid kasutasid kõik ettevõtted peale ühe, kuid vaid kaks kolmandikku märkisid ühe riskide maandamise taktikana riski siirdamine, siis näib, et riskide juhtimine ja maandamine on kontseptsioonina ettevõtete jaoks ikkagi hägune. Samas võib öelda, et ettevõtted on oma riskide maandatuse taseme hindamisel üsna tasakaalukad. Selle põhjal võib öelda, et logistikaettevõtted peaksid põhjalikumalt läbi mõtlema, mida riskide juhtimine ettevõttes nende jaoks tegelikult tähendab. Sobivaks abimaterjaliks võib pidada ka selle töö esimest alapeatükki. Teisalt loob selline teadmatus võimaluse kindlustusandjatele teha logistikaettevõtete seas lobitööd, et valitaks just kindlustusega riski maandamine.

Küsitlus näitas, et pea kõik ettevõtted hindasid väga kõrgelt klientide makseriske. Küsitluse põhjal paistab see olema ka põhiline risk Eesti logistikaettevõtete jaoks. Samas ei kasuta ükski logistikaettevõtte krediidikindlustust, kuigi huvi selle toote vastu on tegelikult olemas. Autori hinnangul, lähtuvalt mitme ettevõtte põhjendusest, jääb selle toote kasutamine ikkagi selle taha, et ettevõtted tajuvad krediidikindlustust suhteliselt kallina. Samas loob vähemalt KredExi (Eesti ainsa krediidikindlustuse

pakkuja) veebileht seda toodet veoki kujutisega täiendades kuvandi, mis annab aluse oletada, et selle toote kujundamisel on silmas peetud ka logistikaettevõtteid. Miks KredEx ei ole vähemalt selles valimis suutnud oma toodet klientidele sobivaks kujundada, on pigem hea küsimus kindlustusandjale. Üheks põhjuseks võib olla ka vähene teavitustöö. Krediidiriski kindlustamise puhul arvab autor, et logistikaettevõtted võiksid kaaluda selle toote võtmist välismaalt, eriti arvestades seda, et seal on väikestele ja keskmise suurusega ettevõtetele kujundatud spetsiaalsed krediidiriskitooted. Lisaks lubab suurem kliendibaas pakkuda toodet odavama hinnaga.

Töö autor on seisukohal, et siinsed logistikaettevõtted ei hakkaks kasutama terrorismikindlustust või töötajate röövi kindlustust. Siinne kultuuriruum on õnneks võrdlemisi rahulik ning ohtlikes paikades Eesti ettevõtted reeglina ei tegutse. Küll aga võib pingenev poliitiline situatsioon Ida suunas muuta aktuaalsemaks välisinvesteeringute kindlustuse ja poliitiliste riskide tähtsustamise. Suuremad logistikaettevõtted, kellest osal võivad olla investeeringud välismaal, näitasid juba üles vähemalt mõningast huvi, mida kindlustusandjatel tasuks silmas pidada.

Autorile arusaamatuna tundub keskkonnariskidesse suhtumine. Võimalikke keskkonnakahjusid ei kata vähemalt Eestis pakutavatest vastutuskindlustustoodetest ükski. On võimalik, et ettevõtted suudavad enda hinnangul tagada selle riski piisava maandatuse, kuid ometi ei ole reostused Läänemerel väga harvad juhud – seega õnnetusi ikkagi juhtub. Kindlustuskaitset keegi ei kasuta ning ei soovi ka, olgugi, et välismaistel kindlustusseltsidel on üsna laia kaitsega kindlustustooted.

Kvaliteediriskid on logistikaettevõtetes üldjuhul vastutuskindlustusega maandatud. Varaga seotud riskid on samuti kindlustusega maandatud, mis on ka üsna mõistetav, kuna vara kahjustumise/hävimisega seotud riskidele on Eestis erinevate riskide lõikes kõige laiem kindlustustoodete valik. Samas on saab transpordivahenditest kindlustada väheseid liike, eelkõige sõidu- ja veoautosid. Kui on tegu erilisema transpordivahendi tüübiga, siis sellega toimuvaid õnnetuste kindlustamine on keerulisem. Raudteeveerem, lennukid, laevad – seda tehnikat kindlustab vaid vähesed seltsid iga liigi kohta. ERGO ja Inges kindlustavad raudteeveeremit, BTA õhusõidukeid ning ERGO laevu.

Ehkki ettevõtted hindasid IT-riske keskmisest madalama tähtsusega, on autor nõus PriceWaterhouseCoopersi väitega, et selle riski tähtsus hakkab järgnevatel aastatel tuntavalt kasvama. Esimesed märgid on juba ka Eesti logistikaettevõtete seas; mõned ettevõtted tunnevad tugevamalt selle riski mõju, ühtlasi tuntakse ka huvi küberriskide kindlustuse vastu. Kui just Eesti kindlustusandjad ei hakka pakkuma küberriskidele suunatud tooteid, siis soovitab autor Eesti logistikaettevõtete IT-riskide maandamiseks kasutada välismaiseid kindlustusandjaid. Seda veel eriti logistikaettevõtete puhul, kus juba täna koordineeritakse paljudes ettevõtete töö olulises osas IT-süsteemide kaudu. Kindlustusandjate huvides oleks see toode ka Eestis välja tuua, kuna esialgu näib, et nõudlust selle järele oleks. Autor arvab, et nõudlus oleks täiesti olemas lisaks logistikavaldkonnale ka paljudes teistes tegevusvaldkondades.

Ehkki üldiselt peetakse kindlustuse rolli logistikaettevõtte riskide maandamisel üsna tähtsaks, on mikroettevõtetega seotud omapärane fenomen: nad ei usu kindlustusse, ning nad ei tähtsusta seda ka niivõrd palju, kui seda teevad suuremad ettevõtted. Ühelt poolt oleks loogiline, kui just mikroettevõtted kindlustust kasutaks ja seda rohkem hindaks. Teisalt võimaldab pisemate ettevõtete väike personal riske paremini kontrolli all hoida. Väikese ettevõtte võime ise suuri kahjusid korvata on aga pigem väiksem. Võimalik, et säärase skeptilise suhtumise on kujundanud siinne kindlustusseadus, mis on seni pigem kindlustusandjaid soosinud. Kindlustusvõtjad saavad seni lepinguid sõlmida ainult kindlustusandja poolt välja töötatud tingimustel. Väikestel ettevõtetel on harva tugevat juriidilist kompetentsi, mistõttu võivad nad erinevate vaidluste vältimiseks suhtuda kindlustusesse jahedamalt. Põhinedes praktikale, on autori hinnangul väikeste ettevõtete pealt teenitav kindlustuspreemia väiksem (vähem tooteid), samas väljamaksed võivad ikka olla üsna suured. Suurte klientide pealt teenivad kindlustusandjad preemiaid rohkem. Sellest lähtuvalt on autori hinnangul kindlustusandja rohkem motiveeritud leidma põhjenduse kahjude väljamaksmisest keeldumiseks. Nüüd on Euroopa Komisjon välja töötamas ühtset Euroopa kindlustuslepingu seaduse printsiipe (PEICL), millega eriti Eesti kindlustusvõtjate olukord paraneb oluliselt, kuna kindlustusvõtjad ei pea PEICL-i alusel sõlmitud kindlustuslepingute puhul enam järgima nn omaalgatusreeglit. Omaalgatusreegel tähendas, et Eestis pidid kindlustusvõtjad edastama kogu riskiga seotud info, mida nad teadsid või kindlustusandja küsis. Seega tuleb kindlustusandjatel teha oma töös mõned

ümberkorraldused. Uus seadus välistab olukorra, kus kindlustusandja taganeb kindlustuslepingust, kui on saanud uut infot riskiga seotud asjaolude kohta, kuid ei suutnud sõnastada enne lepingu sõlmimist selget küsimust, mis oleks selle asjaolu välja selgitanud. (Luik, Braun 2011: 194, 208)) Luige ja Brauni hinnangul muudab PEICL ka välismaises seltsis kindlustamist lihtsamaks, kuna uus seadus on ühene kõigis Euroopa Liidu riikides, vähendades seega asjaajamisele ja erinevate riikide seadusandluste tõlgendamisele tehtavaid kulusid. Ehk viib see selleni, et kindlustus muutub ka väiksemate ettevõtete seas usaldusväärsemaks.

Eelneva lõigu peale soovitus kindlustusettevõtetele: kindlustuse kuvand vajab parandamist mikroettevõtete seas. Ehkki näidete arv on kaugelt liiga väike, et suuri järeldusi teha, oli kahel ettevõttel välismaal kindlustamise põhjuseks halb kogemus Eesti kindlustusseltsiga.

Personaliriskide kindlustamises ei näe autor suures plaanis olulist muutust. Pigem suudetakse lihtsamate ja odavamate meetoditega toime tulla. Küll on personaliga seonduvate õnnetuste kindlustamine jätkuvalt ettevõtete jaoks tähtis. Ilmselt kindlustatakse ka seda riski veelgi, kuid autor näeb pigem perspektiivi praeguste nišitoodete, nagu võtmetöötaja ja infolekkede kindlustuse kasutamises, mille vastu oli juba väike huvi olemas. Eelnevalt ka paar ettevõtet kurtsid lojaalsusprobleemide üle. Kindlustusseltsidel oleks siinkohal võimalus ettevõtte vastutuskindlustuse tooteid täiendada, lisades sinna uusi võimalikke kindlustusjuhtumeid. Vastutuse potentsiaalselt suur kindlustajate hulk näitab, et ettevõtted tähtsustavad üha rohkem vastutusest tekkida võivaid kahjusid.

Võib öelda, et kindlustusel on oluline, kuid kindlasti mitte peamine roll logistikaettevõtete riskide maandamisel. Olulisemad ja klassikalisemad riskid on ettevõtted kindlustusega katnud. Logistikaettevõtted tahaksid aga oma kindlustusalaste otsuse tegemisel ajaga kaasas käia. Iseasi on see, kas neil võimaldavad seda teha Eesti kindlustusandjad, või tuleb pöörduda välismaiste kindlustusandjate poole.

KOKKUVÕTE

Ettevõtte juhtimisel tuleb arvestada, et majandustegevusega käivad alati kaasas riskid. Risk tuleneb nii ümbritseva keskkonna kui inimeste käitumisega seotud määramatusest. Risk on seisund, kus on võimalus soovitud või loodetud tulemusele vastupidise täidaminekuks. Vähemalt üks võimalikest tulemustest peab olema mittesoovitav. See võib väljenduda kas otseses mõistes kaotusena või soovitud kehvena tulemusena. Käesolevas töös käsitleti riski all potentsiaalset kahju või kaotust.

Riske on võimalik mitmesammulise protsessi abil juhtida. Riskijuhtimise protsessi jaotatakse mitmeti, kuid põhilisteks etappideks on eesmärkide määratlemine, riskide tuvastamine, hindamine, riskide maandamise meetodi valik, meetodi rakendamine ja saadud tulemuste hindamine. Riskijuhtimist on kaua seostatud kindlustuskaitsega õnnetusjuhtumite korral. Teised riskiga haldamise meetodid kerkisid esile 1950datel, kui kindlustust peeti kalliks ja mittetäielikuks riski maandamise meetodiks puhta riski korral. Kuus tavapärase meetodi riskide haldamiseks on riskide vältimine, riskide hajutamine, kontrollide kehtestamine, riskide jagamine, ülekandmine (mille alla kuulub ka kindlustus) ning riski aktsepteerimine. Õige meetodi valik ja rakendamine on võtmetegurid ettevõtte edukuse tagamisel.

Logistika on arenev ja üha tähtsam tegevusharu. Ühe enim tunnustatuima definitsiooni kohaselt on logistika ressursside ajaline positsioneerimine või kogu tarneahela strateegiline juhtimine. Logistika eesmärkideks on tagada õige toote jõudmine õiges koguses õigel ajal õigesse kohta ja õigele kliendile, seda kõike õige hinnaga. Kuna logistikaharu on keeruline valdkond, kus erinevad ettevõtted täidavad väga erinevaid ja spetsiifilisi rolle, on logistikaettevõtetel palju erinevaid riske. Autor koostas eelnevate uuringute ja logistikaettevõtete meediakajastuse põhjal logistikaettevõtete riskide jaotuse, milles jagas riskid seitsmesse suuremasse kategooriasse. Personaliriskid avaldusid peamiselt nii personaliga tekkida võivates õnnetustes kui ka võimalikes

distsipliiniprobleemides, mille tagajärgede eest ettevõtte peab vastutama. Tegevusriskide alakategooriaid oli kolm. Kvaliteediriske võib pidada kõige igapäevasemateks logistikaettevõtete riskideks, sest just siin all on riskid, millega ettevõtted enim kokku puutuvad. Lisaks on logistikas oluline osa ettevõtete koostööl. Esineb ka muid riske, mis ettevõtte tegevusega kaasnevad. Selleks, et logistikateenuseid pakkuda, on ettevõtetel vaja erinevat vara. Varaga võib juhtuda sageli õnnetusi või tekivad rikked. Kuna IT-süsteemid on aluseks ettevõtte tegevuse koordineerimisele, on IT-ga seotud riskid järjest tähtsamal kohal. Ükski ettevõtte ei saa ilma finants- ja tururiskideta; eriti oluline on logistikaettevõtete jaoks krediidirisk. Viimaks eristas autor ettevõtte tegevuskeskkonnaga seotud riske, täpsemalt poliitilisi ja ettevõtteväliseid riske.

Mitmete logistikaettevõtete riskide maandamiseks on sobilik kindlustus, mis on riskide maandamise meetodina kasutusel juba üle viie tuhande aasta. Kindlustuse olemus peitub isikute tahtes kanda väikeseid rahalisi kaotusi, et vältida suuri ja ettemääramata kaotusi. Kindlustussüsteem siirdab kindlustusvõtjate preemiad neile kindlustusvõtjatele, kellel kindlustatud risk realiseerus. Teoreetiliselt saab kindlustada ükskõik millise ebasoodsa rahalise tagajärgena sündmuse toimumise vastu. Ideaalsel kindlustataval riskil on eeltingimused: sellel peab olema hulk mõjutatavaid isikuid, tekkiv kahju peab olema juhuslik, lõplik ja mõõdetav, tekkiv kahju ei tohi olla katastroofiline ning selle tekkimine kindlustusvõtja kontrolli all. Kuna kindlustusandjad ei müü füüsilisi tooteid, on kindlustus nähtamatu kaubandustegevus. Kindlustustegevuse kolmeks põhiliigiks on kahjukindlustus, elukindlustus ja edasikindlustus. Kahjukindlustusel on mitmeid alaliike, kuid kahjukindlustuse mõte püsib nende kõigi lõikes üldjoontes samana: tegu on rahas mõõdetava kahju hüvitamise võimalust pakkuva teenusega. Elukindlustustegevuse oluliseks osaks on kindlasti surma riski ülekandmine, kuid alati pole elukindlustus suunatud surmale; elukindlustuse hüvesid vajavad elavad.

Autor tutvus erinevate Eestis ja välismaal pakutavate kindlustustoodetega, et leida puudujääke siinsel kindlustusturul. Eestis tegutsevad kindlustusandjad on oma toodetega logistikaettevõtete riskid valdavalt ära katnud. Kõige rohkem pakuvad Eesti kindlustusandjad kaitset varalise kahju ja vastutusega kaasnevate kahjude eest. Siiski ei pakuta siin kaitset võimalike väga kulukate või uute ja spetsiifiliste riskide vastu, nagu küberriskid, keskkonnariskid, töötajate julgeolekuga seotud riskid. Ka krediidiriski ja

poliitilise riski puhul on turul ainult üks pakkuja. Mõnede kindlustustoodete, nagu näiteks õigusabikindlustuse puhul on tegelik kaitse ettevõtete jaoks väga piiratud; piiri taga pakutakse laiemat kaitset. Võrdlus nelja suure seltsiga näitas, et Eesti seltside kindlustustoodete valik on mõnevõrra väiksem. Välismaal kindlustades pole toodete valik aga valitud nelja seltsiga piiratud, vaadates laiemalt Euroopa kindlustusseltside pakutavat, on nende tootevalik juba tunduvalt suurem.

Logistikaettevõtetes läbi viidud küsitluse tulemused näitasid, et logistikaettevõtted hindavad oma tegevusala pigem riskantseks. Väiksema teenuste valikuga ettevõtted peavad logistikat vähem riskantseks tegevusalaks, kui seda teevad suuremad logistikaettevõtted. Ettevõtted on oma riskijuhtimise peamiselt üles ehitatud süsteemse lähenemise peale. Oli ka neid ettevõtteid, kelle jaoks riskijuhtimine tähendab ainult töötajate koolitust või turvafirmade kasutamist. Uuritud ettevõtetest pea kõik väitsid, et kasutavad riskide maandamiseks mõnda kontrollprotseduuri. Selgus ka, et riskide juhtimine ja maandamine on ettevõtete jaoks ikkagi hägune teema, . Ettevõtted on oma riskide maandatuse taseme hindamisel pigem tasakaalukad, kuna ei esinenud üliposiitiivseid hinnanguid oma riskide maandatuse tasemele.

Küsitlus näitas, et pea kõik ettevõtted hindasid väga kõrgelt krediidiriske. Küsitluse põhjal paistab see olema ka põhiline risk Eesti logistikaettevõtete jaoks. Samas ei kasuta ükski logistikaettevõtte krediidikindlustust, kuigi huvi selle toote vastu on tegelikult olemas. Veel peeti olulisemaks kvaliteediriske ning koostööpartneritega seotud riske. Vähem olulisemaks pidasid ettevõtted tururiske, väliseid riske ja finantsriske. Autori hinnangul tulenes finantsriskide väiksem tähtsustamine sellest, et krediidirisk oli vastusevariandina eraldi välja toodud. Kasvava tähtsusega riskide uurimine kinnitas teoreetilises osas esitatud seisukohta, et IT-riskid muutuvad järjest tähtsamaks. Mitu ettevõtet tõi jällegi olulisena välja krediidiriski, oli ka paar ettevõtet, kes tõid välja poliitilised riskid, kuid selle põhjuseks võib olla töö kirjutamise hetkel aktuaalne olev Ukraina kriis.

Eesti logistikaettevõtted kasutavad toodetest enim sõidukite kaskokindlustust ja tegevusalast tulenevalt vedaja ning ekspedeerija vastutuskindlustust. Rohkem kindlustatakse ka kinnisvara, ettevõtte vastutust ja töötaja õnnetusi. Üldse ei kindlustata neid riske, millele Eestis kaitset ei pakuta, nagu küberriskid, infolekked, terrorism ja

töötajate julgeolek. Üllatuslikult ei kindlustanud ükski vastanu krediidiriski; tegu oli aga ühe enam soovituma kindlustustoote, mida soovisid peaaegu pooled neist, kes tahaksid veel midagi kindlustada. Rohkem sooviti veel kindlustada ettevõtte vastutust ja küberriske; see näitab selle kindlustustoote võimalikku potentsiaali Eesti turul.

Kolmveerand Eesti logistikaettevõtetest kindlustavad Eestis, kuid on ka neid, kes kindlustavad välismaal. Seda tehakse peamiselt Eestis puuduvate toodete, parema hinna ja siin saadud halva kogemuse pärast. Põhiline põhjus, miks ettevõtted rohkem kindlustada ei soovi, on see, et ei nähta vajadust; leitakse ka, et kindlustus on liiga kallis. Vastustest selgus, et mikroettevõtetel on kindlustusandjate usaldamisega raskusi.

Töö autor on seisukohal, et pingenev poliitiline situatsioon võib muuta aktuaalsemaks välisinvesteeringute kindlustuse ja poliitiliste riskide tähtsustamise. Suuremad logistikaettevõtted näitasid juba üles mõningast huvi, mida kindlustusandjatel tasuks silmas pidada. Ühe põhilise võimaliku arengusuunana saab välja tuua küberriskide kindlustamise. Lähtuvalt erinevatest hinnangutest selle riski tähtsustamise kohta ning saadud vastustest, võib väita, et küberriskide kindlustuse vastu hakatakse huvi tundma. Kui just Eesti kindlustusandjad ei hakka pakkuma küberriskidele suunatud tooteid, siis tuleb küberriskide maandamiseks kasutada välismaiseid kindlustusandjaid.

Personaliriskide kindlustamises näeb autor võimalikku arengut praeguste nišitoodete, nagu võtmetöötaja ja infolekke kindlustuse kasutamises. Kindlustusseltsidel oleks siinkohal võimalus ettevõtte vastutuskindlustuse tooteid täiendada, lisades sinna uusi võimalikke kindlustusjuhtumeid. Vastutuse potentsiaalselt suur kindlustajate hulk näitab, et ettevõtted tähtsustavad üha rohkem vastutusest tekkida võivaid kahjusid.

Krediidikindlustusele oleks samuti arvestatav nõudlus, kuid hind on suureks takistuseks. Kuna Eestis on KredEx selle toote osas ainupakkuja, siis soovitab autor logistikaettevõtetele valiku huvides uurida selle toote kohta ka välismaalt, kus on ettevõtte suurusele ja tegevusalale kohandatud krediidikindlustustooteid.

Lõpetuseks tõi autor soovitusi kindlustusseltsidele: kindlustuse kuvand vajab parandamist mikroettevõtete seas. Ehkki näideid oli vähe, oli üks põhjuseid välismaal kindlustamiseks just Eesti kindlustusandjaga saadud halb kogemus.

Lähtudes esitatud järeldustest ja arengusuundadest, leiab autor, et on täitnud töö eesmärgi. Autor arvab, et käesolev bakalaureusetöö on informatiivseks allikaks nii kindlustusseltsidele, kes soovivad turule tulla uute toodetega, kui ka logistikaettevõtetele, keda huvitab riskide juhtimise teooria ja Euroopas pakutavad riskide kindlustamise võimalused. Töö edasiseks arendamiseks on mitu suunda: võimalus on uurida, millest tuleb mikroettevõtete usaldamatus kindlustusseltside vastu. Võimalus on ka uurida, miks pole Eesti kindlustusandjad veel turule tulnud nende toodetega, mis ettevõtetele huvi pakuvad. Nii, nagu on logistika oluline osa kõigi igapäevaelus, on kindlustus oluline võimalus logistikas riskide maandamiseks. Seosed nende kahe ala vahel on aga tihedamad, kui esmapilgul näib.

VIIDATUD ALLIKAD

1. A structured approach to Enterprise Risk Management (ERM) and the requirements of ISO 31000. 19 p. [<http://www.ferma.eu/wp-content/uploads/2011/10/a-structured-approach-to-erm.pdf>] 6.02.2014
2. **Bland, D.** Kindlustus: põhimõtted ja praktika. Tallinn: RD MEDIA 1996, 386 lk
3. Business Risk Report 2010. Ernst & Young [<http://www.ey.com/GL/en/Services/Advisory/Business-Risk-Report-2010---Business-risks-across-sectors>] 17.02.2014
4. Buying insurance from a foreign country. Your Europe, 2011. [http://europa.eu/youreurope/citizens/shopping/banking/insurance/index_en.htm] 18.02.2014
5. Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) – the CMR Convention of Geneva, 19.05.1956 [<http://www.jus.uio.no/lm/un.cmr.road.carriage.contract.convention.1956.amended.protocol.1978/23.html>] 21.02.2014
6. Credit & Political Risk. Zurich Insurance, 3 p [<http://www.zurich.co.uk/internet/home/SiteCollectionDocuments/business/Credit%20and%20Political%20Risk.pdf>] 21.02.2014
7. **Dionne, G.** Risk Management: History, Definition and Critique. Interuniversity Research Centre on Enterprise Networks, Logistics and Transportation, 2013, 20 p. [<https://www.cirrelt.ca/DocumentsTravail/CIRRELT-2013-17.pdf>] 10.02.2014
8. EEA Üldtingimused 2000. Jõustunud 1. jaanuaril 2001 – Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon [<http://www.elea.ee/tingimused.html>] 21.02.2014

9. EESTI STANDARD EVS-ISO 31000:2010. RISKIJUHTIMINE: Põhimõtted ja juhised (Eelvaade), Eesti Standardikeskus, 2010. 9 lk [http://www.evs.ee/eelvaade/evs-iso-31000-2010-et.pdf] 10.02.2014
10. ELEA Ladustamise Üldtingimused. Jõustunud 1. veebruaril 2011 – Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon [http://www.elea.ee/et/elea-laopidajate-ueeldtingimused.html] 21.02.2014
11. **Enarsson, L.** Future Logistics Challenges. Copenhagen Business School Press, 2006. 400 p.
12. Enterprise Risk Management – Integrated Framework. COSO, 2004. 105 p. [http://www.macs.hw.ac.uk/~andrewc/erm2/reading/ERM%20-%20COSO%20Application%20Techniques.pdf] 11.02.2014
13. Ettevõtlusega kaasnevad riskid, kohustused ja vastutus. Ettevõtluse Arendamise Sihtasutus. [http://www.eas.ee/et/alustavale-ettevotjale/aeriidee-ja-aeriplaani-koostamine/ettevotjaks-saamisega-seotud-teemade-laebimotlemine/ettevotlusega-kaasnevad-riskid-kohustused-ja-vastutus] 17.02.2014
14. Ettevõtte töötajate kindlustamine. Mandatum Life. [http://www.mandatumlife.ee/ee/lahendused_ettevotetele/lahendused_ettevotetele/ettevotete_rahapaigutuste_kindlustamine] 20.02.2014
15. Ettevõtte tegevuse vastutuskindlustuse tingimused 1/2013. Seesam Insurance AS, 25.06.2013, 7 lk. [http://www.seesam.ee/uploads/files/Ettevõtte%20tegevuse%20vastutuskindlustuse%20tingimused%20(25%2006%202013)_EST.pdf] 22.02.2014
16. European Non-Life Insurance Groups' Ranking 2012. MAPFRE, 2013, 15 p. [http://www.fundacionmapfre.org/fundacion/en/images/european-non-life-ranking-2012_tcm184-31891.pdf] 18.02.2014
17. Fakte veokitega toimunud liiklusõnnetustest Eestis 2007-2010. Eesti Liikluskindlustuse Fond, 4 lk [http://www.eksl.ee/images/files/LO_veokid.pdf] 22.02.2014

18. Eesti finantsteenuste turg seisuga 30.06.2013. Finantsinspeksioon, 36 lk
[http://www.fi.ee/public/turg_seisuga_2013_06_eesti.pdf] 18.02.2012
19. **Foo, Y. C, Guarascio, F.** EU to fine UPS, other logistics firms over cartel – Reuters, 27.03.2012 [<http://www.reuters.com/article/2012/03/27/us-eu-freightforwarders-idUSBRE82Q0WC20120327>] 17.02.2014
20. Global Cargo Theft Threat Assessment 2013. FreightWatch International Supply Chain Intelligence Center, 2013, 70 p. [http://www.freightwatchintl.com/sites/default/files/attachments/FreightWatch%202013%20Global%20Cargo%20Theft%20Threat%20Assesment%20Full_0.pdf] 18.02.2014
21. **Hertz, S., Alfredsson, M.** Strategic development of third party logistics providers – Industrial Marketing Management, Vol 32, Issue 2, veebruar 2003, 139–149 pp.
22. **Inglist, A.-M.** Elukindlustuse käsiraamat. Äripäeva Kirjastuse AS, 2002, 167 lk
23. **Inglist, A.-M.** Kahjukindlustuse käsiraamat. Äripäeva Kirjastuse AS, 2001, 128 lk
24. Investeeringu kindlustus. KredEx Krediidikindlustus AS
[<http://www.kredex.ee/ettevotte/krediidikindlustus-4/investeeringu-kindlustus/>] 21.02.2014
25. **Juhkam, A.** Ettevõtte riskimaandamine ja selle motiivid – Riskid Eesti ettevõtetes ja riskijuhtimine. Toimetanud A. Juhkam, J. Masso. Tartu: Tartu Ülikooli Kirjastus, 2002, 85-107 lk.
26. **Karma, O, Paas, T.** Riski mõiste ja majandusriskid – Riskid Eesti majanduses. Koostanud ja toimetanud T. Paas. Tartu: Tartu Ülikooli Kirjastus, 2000, 15-59 lk
27. **Kattel, A.** Autovedaja vastutus temperatuuritundlikul veol. Ekspedeerija vastutuskindlustus – kohtus lahendatud kaasuste näol. Sorainen, 2013, 19 lk
[<http://live.logistikauudised.ee/images/publicationimages/fa627136-125a-4ee3-962f-d18f940cbddc.pdf>] 14.04.2014
28. Kaubandusliku meresõidu seadus. Vastu võetud Riigikogus 5.juunil 2002. aastal –

Riigi Teataja I osa 2002, nr 55, art 345 [<https://www.riigiteataja.ee/akt/241458>]
21.02.2014

29. **Kersten, W., Schröder, M., Singer, C., Feser, M.** Risk Management in Logistics - Empirical Results from the Baltic Sea Region from 2010 until 2012 – Connecting Authorities for Safer Heavy Goods Traffic in the Baltic Sea Region, 2012. 118 p [http://www.cash-project.eu/tiedostot/CASH%20report%2010_2012%20FINAL%20PDF%20nettiin1.pdf] 14.02.2014
30. Keskkonnastutuse direktiiv: Euroopa loodusvarade kaitse. Euroopa Komisjon, Luxembourg: Euroopa Liidu Väljaannete Talitus, 2013, 24 lk.
31. Kidnap, Ransom and Extortion. AIG [http://www.aig.com/Kidnap-Ransom-and-Extortion-KRE-Liability_3171_417761.html] 20.02.2014
32. **Kiisler, A.** Logistika ja tarneahela juhtimine. Tallinn: TTÜ Kirjastus, 2011, 425 lk
33. Kindlustuse üldtingimused. If P&C Insurance AS, 9 lk [<http://tingimused.if.ee/ViewPDF.aspx?ID=47d78f29-2891-41f6-bc64-88ce43d36bd4>] 20.02.2014
34. Kindlustustegevuse seadus. Vastu võetud Riigikogus 8. detsembril 2004. aastal.– Riigi Teataja I osa, 2004, nr 90, art 616. [<https://www.riigiteataja.ee/akt/KindlTS>] 05.01.2014
35. **Knight, F. H.** Risk, Uncertainty and Profit. New York, Sentry Press, 1964, 375 p.
36. Kui töö juhtus õnnetus. Tööelu [<http://www.tooelu.ee/et/teemad/tooonnetus-ja-haigestumine/tooonnetus/kui-tool-juhtus-onnetus>] 17.02.2014
37. Layers to Logistics Services. Hofstra University [http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch5en/conc5en/layers_to_logistics_services.html] 17.02.2014
38. Logistics Trend Radar 2013. DHL Customer Solutions & Innovation. 56 p. 04.05.2014
39. Logistika areng ja ülesanded. Logiproff, 17 lk. [www.logiproff.ee/popFile.php?id=60] 16.02.2014

40. Logistikamaailm on pöördelises arengus. Cargo Handling
[<http://www.ch.ee/indexf025.html?linker=true&id=43&lang=est>] 21.04.2014
41. **Luik, O.-J., Braun, M.** Significance of the Principles of European Insurance Contract Law for the pre-contractual information duty: Experience of the Baltic States – Current Issues of Business and Law, Vol 6, No 2, 2011. pp 192-215
42. **Lusti, L.** Petturid kasutavad TIR-süsteemi kadumist Venemaal. Äripäev, 3. jaanuar 2014 (videointervjuu) [<http://www.logistikauudised.ee/article/2014/1/3/video-petturid-kasutavad-tir-susteemi-kadumist-venemaal>] 13.04.2014
43. Lühiajaliste tehingute krediidikindlustuse üldtingimused. KredEx Krediidikindlustus AS
44. **Marshall, C. L.** Measuring and managing operational risks in financial institutions: tools, techniques, and other resources. Singapur: Wiley, 2001, 594 p.
45. **Masso, J.** Ettevõtte riskikeskkond, riskide hindamine ja riskiturud — Riskid Eesti ettevõtetes ja riskijuhtimine. Toimetanud A. Juhkam, J. Masso. Tartu: Tartu Ülikooli Kirjastus, 2002, 23-55 lk.
46. **McNamee, D.** Targeting Business Risk – Internal Auditor, 00205745, Vol. 57, Issue 5, oktoober 2000. pp 46-51
47. Miks kindlustada? Finantsinspektsiooni tarbijaveeb [<http://www.minuraha.ee/miks-kindlustada/>] 03.03.13
48. **Miller, K.D.** Economic Exposure and Integrated Risk Management. Purdue University, 1994, 31 p.
49. New IATA Air Waybill Conditions of Contract effective 1 July 2010. International Air Transport Association, 2 p. [<http://www.iata.org/whatwedo/cargo/Documents/new-IATA-air-waybill-conditions-of-contract-effective-1July2010.pdf>] 21.02.2014
50. **Noormaa, M.** Kolmanda osapoole riskid ja nende juhtimise võimalused. Ettevõtluskõrgkool Mainor, 2007, 58 lk (diplomitöö)

51. Oxford English Dictionary. [<http://www.oxforddictionaries.com/>] 01.02.2014
52. **Palšaitis, R., Petraška, A.** Heavy Goods Transportation Risk Management – Vilnius Gediminas Technical University, 2006, 5 p.
53. **Peets, K.** Riskide juhtimise protsess ja selle rakendamine Eesti Vabariigi ministeeriumides. TÜ majandusteaduskond, 2006, 147 lk (magistritöö)
54. **Piirsalu, A.** Edasikindlustus. SEB finantsloengud [<https://www.seb.ee/cgi-bin/dv.sh/un3min.r?sesskey=&lang=EST&act=ARTIKKEL&frnam=INV&id=80>] 14.02.2014
55. **Pinn, M.** Nõrk nõudlus ja tihenev konkurents masendavad vedajaid – Äripäev, 5. märts 2013 [<http://www.aripaev.ee/?PublicationId=31503ED6-39D4-4163-9D98-74AA1E3959CE&paperarticleid=88DF6CEC-4D16-4F02-A322-ACDEEB8352AD>] 18.02.2014
56. Political Risk. AIG [http://www.aig.com/political-risk_3171_418000.html] 21.02.2014
57. Practical Guidance: 7 Steps for Effective Enterprise Risk Management. Thomson Reuters. 8 p. [<http://accelus.thomsonreuters.com/sites/default/files/Seven-Steps-to-Enterprise-Risk-Management.pdf>] 10.02.2014
58. Protect your shipment – Supporting Transportation & Logistics companies in managing fraud risks. PriceWaterhouseCoopers, 2006, 19 p. [http://www.pwc.com/gx/en/transportation-logistics/pdf/protect-your-shipment_final.pdf] 18.02.2014
59. Risk Management Framework: All Steps. Institute for Risk Research, 12 p. [http://www.irr-neram.ca/pdf_files/primer/communication.pdf] 10.02.2014
60. Riskid ja riskijuhtimine logistikas. Logiproff, 10 lk [www.logiproff.ee/popFile.php?id=118] 4.02.2014
61. Riskide maandamine. Sisekaitseakadeemia [<http://www.sisekaitse.ee/StrEelarve/avaleht/2-riskijuhtimine/23-riskide-maandamine/>] 11.02.2014

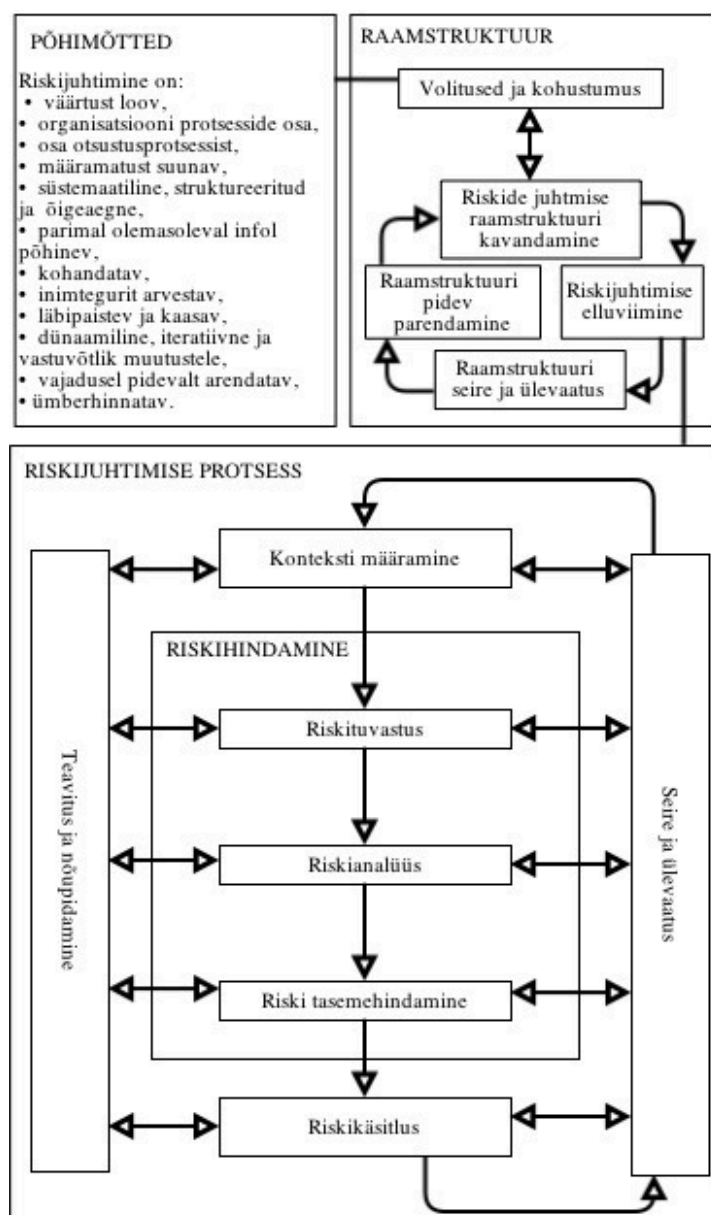
62. Riskikindlustused. Compensa Life [<https://www.compensalife.eu/ee/show.asp?docID=public.products.company.RKT&lngID=et>] 20.02.2014
63. **Rubin, H.W.** Dictionary of Insurance Terms. Barron's, 2000, 572 p.
64. Salva Kindlustuse kindlustuse üldtingimused. Salva Kindlustuse AS, 2013, 7 lk [<http://www.salva.ee/public/files/Salva%20Kindlustuse%20AS%20kindlustuse%20%FCldtingimused%20%28alates%2015.08.2013%29.pdf>] 20.02.2014
65. SDRs per Currency unit and Currency units per SDR. International Monetary Fund [https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx] 21.02.2014
66. Suur risk logistikas – salakaubavedu. ETS Logistika [<http://www.etslogistika.ee/uudised/211-suur-risk-logistikas-salakaubavedu>] 17.02.2014
67. **Suve, R.** Eesti kindlustusseltside poolt pakutavad e-teenused ja nende kasutamine klientide poolt Ergo Kindlustuse näitel. Tartu Ülikooli Viljandi Kultuuriakadeemia, 2007, 54 lk (lõputöö)
68. Sõidukiomanike õigusabikulude kindlustus ärikliendile – D.A.S. Õigusabikulude Kindlustuse AS [<http://www.das.ee/eraklient/das-tooted/tooted/>] 21.03.2014
69. **Шахов, В. В.** Страхование. Москва: Юнити 2001, Viidatud Möller, M. Kindlustusriski suurenemine ja selle mõju kindlustusandjale – TÜ õigusteaduskond, 2013, 94 lk (magistritöö) vahendusel.
70. The Choreography of Change: The Future of Logistics. Lombard – The Royal Bank of Scotland Group, 11 p [<http://www.lombard.co.uk/pdf/brochures/the-future-of-logistics.pdf>] 03.05.2014
71. The early days. Lloyds of London. [<http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/history/corporate-history/the-early-days>] 12.02.2014
72. The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968, 9 p. [<http://www.bws.dk/media/11905/haguevisbyrules.pdf>] 21.02.2014

73. TIR Handbook 10th Revised Edition. United Nations Economic Commission for Europe, 2013, 351 p.
74. Traditsiooniline elukindlustus: Üldtingimused. Mandatum Life, 5 lk
[http://mandatumlife.ee/uploads/documents/Estonia/Tingimused/Traditsioonilise%20elukindlustuse%20tingimused%20TL_12.pdf] 20.02.2014
75. **Trowbridge, C.L.** Insurance as a Transfer Mechanism – The Journal of Risk and Insurance, Vol. 42, No. 1 (Mar., 1975), pp. 1-15
76. Tööõnnetused maakonna, tegevusala ning 100 000 töötaja kohta, 2005-2013 IV kvartal. Tööinspektsioon [<http://www.ti.ee/index.php?page=764&>] 18.02.2014
77. **Vaughan, E., Vaughan, T.** Fundamentals of Risk and Insurance. Wiley, 2008, 745p.
78. Vedaja vastutuskindlustus. Marsh Kindlustusmaakler AS
[<http://www.marsh.ee/sector/transport/vedajavast.htm>] 22.02.2014
79. **Veysey, S.** Demand for cyber liability coverage is on the rise in European market – Business Insurance, 06.10.2013 [<http://www.businessinsurance.com/article/20131006/NEWS06/310069947>] 21.02.2014
80. Võlaõigusseadus. Vastu võetud Riigikogus 26. septembril 2001. aastal – Riigi Teataja I osa, 2001, nr 81, art 487 [<https://www.riigiteataja.ee/akt/961235>] 21.02.2014
81. Üldised lepingutingimused. Seesam Insurance AS, 2008, 8 lk
[[http://www.seesam.ee/uploads/files/Üldised%20lepingutingimused%20\(01.07.2008\)_EST_2011.pdf](http://www.seesam.ee/uploads/files/Üldised%20lepingutingimused%20(01.07.2008)_EST_2011.pdf)] 20.02.2014
82. Ülevaade logistikaga seotud riskide kindlustamisest. DB Schenker AS, 13.07.2010, 3 lk. [<http://www.schenker.ee/contentblob/1483540/lisainformatsioon9/data.pdf;jsessionid=E11F0AFAA60FA665322D715CF79863B2.ecm-ext-cae-slave1-buchholz>] 21.02.2014

83. Ülevaade 2012.aastal toimunud tööõnnetustest. Tööinspektsioon, 2013, 11 lk
[http://www.ti.ee/public/files/tooonnetused_2012.pdf] 18.02.2014

LISAD

Lisa 1. Suhted riskijuhtimise põhimõtete, raamstruktuuri ja protsessi vahel



Allikas: (autori koostatud EESTI STANDARD EVS-ISO 31000 põhjal)

Lisa 2. Logistikaettevõtete riskid

| Riskid | Riskide alajaotus |
|---------------------------|--|
| Personali- riskid | <ul style="list-style-type: none"> • puudulik koolitus • terviserikked • õnnetused • töötaja vastutustundetu käitumine • ärisaladuste lekitamine • töötajate nappus • töötajate julgeolek |
| Tegevus- riskid | <ul style="list-style-type: none"> • kvaliteediriskid: <ul style="list-style-type: none"> ○ kaupade kahjustamine, ○ kauba kaotsimine, ○ saadetiste vahetussemine ja vale sihtkohani jõudmine ○ ajariskid: <ul style="list-style-type: none"> • regulatsiooniga seotud riskid: <ul style="list-style-type: none"> • dokumendiprobleemid tollis, • tollikorrupsioon, • töö- ja puhkeaja nõuded, • viivitused muude vedudega seotud nõuete tõttu, • kommunikatsiooniriskid: <ul style="list-style-type: none"> • suhtlusprobleemid (keeleprobleemid), • puudulik info kauba seisundi ja väärtuse kohta, ○ laondusega seotud riskid: <ul style="list-style-type: none"> • vargused, • tulekahju, • ruumipuudus, • valed ladustamistingimused, • süsteemirikked, • alltöövõtjatega seotud riskid, • muud riskid: <ul style="list-style-type: none"> ○ tollirisk, ○ trahvid, ○ keskkonnakahjud. |
| Varaga seotud riskid | <ul style="list-style-type: none"> • Kinnisvara hävimine • Veotehnika hävimine • Muu tehnika hävimine • (veo)tehnika seotud rikked |
| Finants- ja tururiskid | <ul style="list-style-type: none"> • hinnariskid: <ul style="list-style-type: none"> ○ kütuse hinna suured kõikumised, ○ tollitasude kasv, ○ muutuv hinnastruktuur (nt õhuvedudel kütuse lisatasu osakaal), • debitoorne võlgnevus (krediidirisk), • tururiskid: <ul style="list-style-type: none"> ○ muutused nõudluses, ○ konkurentide ühinemine, ○ konkurendi/koostööpartneri monopolne seisund turul, ○ konkurentide agressiivne hinnapoliitika. |

Lisa 2 järg

| | |
|---------------------|---|
| Poliitilised riskid | <ul style="list-style-type: none"> • muutused õigusaktides, • poliitiline ebastabiilsus, • streigid • kohalike omavalitsuste otsused, • elanike hoiakud ja meelemuutused, • suhted naaberriikidega. |
| Välised riskid | <ul style="list-style-type: none"> • (töö)keskkonnaga seotud riskid: <ul style="list-style-type: none"> ○ ummikud/õnnetused teel, ○ looduskatastroofid, ○ infrastruktuuriga seotud riskid (suletud teed, ümbersuunamised, kehvast seisukorras teed), • kuritegevusega seotud riskid: <ul style="list-style-type: none"> ○ korruptsioon, ○ smugeldamine, ○ pettused kauba vahetusel, ○ vargus: <ul style="list-style-type: none"> • kauba vargus, • tehnika vargus, ○ sõiduki kaaperdamine, • terrorism, |
| IT-riskid | <ul style="list-style-type: none"> • arvutisüsteemide rikked, • infolekked. |

Allikas: (Kersten et al 2012: 99-103, koostatud)

Lisa 3. Kindlustusseltside pakutavad tooted Eestis ja välismaal

| Kindlustusselts | Eestis tegutsevad kindlustusseltsid | | | | | | | | | | | | | Välismaised kindlustusseltsid | | | | Eesti |
|--|-------------------------------------|----|------|-----|-----|-----|-------|--------|------------|--------|---------------|-----------|----------|-------------------------------|---------|-----|--------|--------|
| | Salva | If | ERGO | RSA | PZU | BTA | Inges | Seesam | Gjensidige | KredEx | Swedbank Ins. | Mandaturn | Compensa | AXA | Allianz | AIG | Zürich | D.A.S. |
| Kindlustustoode | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Töötaja õnnetusjuhtumi kindlustus (tööandja vastutus-kindlustus) | x | x | x | - | - | - | - | x | - | - | - | x | x | x | x | x | x | - |
| Võtmetöötaja lahkumise kindlustus | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | x | x | x | - | x | x | - |
| Kindlustus töötajapoolse infolekke puhuks | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | x | x | x | x | - |
| Kindlustus töötajate röövi või vägivaldse surma puhuks | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | x | - | - |
| Ettevõtte vastutus-kindlustus | - | x | x | x | x | - | x | x | x | - | - | - | - | x | x | x | x | - |
| Vedaja vastutus-kindlustus | - | x | x | x | - | - | x | - | - | - | - | - | - | x | x | x | x | - |
| Ekspedeerija vastutus-kindlustus | - | x | x | x | - | - | x | - | - | - | - | - | - | x | x | x | x | - |
| Õigusabikulude kindlustus | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | x | x | x | x | x |
| Hoonete/kinnisvara kindlustus | x | x | x | x | x | x | - | x | x | - | - | - | - | x | x | x | x | - |
| Vallasvara kindlustus | x | x | x | x | x | x | - | x | x | - | - | - | - | x | x | x | x | - |
| Sõidukite/veotehnika kaskokindlustus | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | - | - | x | x | x | x | - |
| Tehniliste riskide/masina-rikkekindlustus | x | x | x | x | - | x | - | x | x | - | - | - | - | x | x | x | x | - |

Lisa 3 järg

| Kindlustusselts | Eestis tegutsevad kindlustusseltsid | | | | | | | | | | | | Välismaised kindlustusseltsid | | | | |
|--|-------------------------------------|----|------|-----|-----|-----|-------|--------|------------|--------|---------------|----------|-------------------------------|-----|---------|-----|--------|
| | Salva | If | ERGO | RSA | PZU | BTA | Inges | Seesam | Gjensidige | KredEx | Swedbank Ins. | Mandatun | Compensa | AXA | Allianz | AIG | Zürich |
| Kindlustustooode | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TIR kindlustus | - | - | x | - | - | - | x | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Kindlustus võimalike keskkonna-kahjude puhuks | - | - | - | - | - | - | - | x | - | - | - | - | - | x | x | x | x |
| Ärikatkestus-kindlustus | - | x | x | - | x | x | - | x | - | - | - | - | - | x | x | x | x |
| Kindlustus ostjate võimalike makseraskuste vastu (krediidi-kindlustus) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | x | - | - | - | x | x | x | x |
| Küberriskide kindlustus | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | x | x | x | x |
| Välis-investeeringu kindlustus | - | - | - | - | - | - | - | - | - | x | - | - | - | - | - | x | x |
| Kindlustus rahutuste või terrorismi läbi tekkivate kahjude vastu | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | x | x | x |

Allikas: (autori koostatud)

Lisa 4. Küsimustik logistikaettevõtete riskide ja kindlustusalaste otsuste kohta

1. Kuivõrd nõustute väitega, et logistika on riskantne valdkond ettevõtluseks? Üks valik

1 – ei nõustu üldse / 2 / 3 / 4 / 5 – nõustun täielikult

2. Mida mõeldakse Teie ettevõttes riskide juhtimise all? Vastates “Muu”, olge hea ja täpsustage! Mitu valikut

Süsteematilist tegevust, mis hõlmab riskide tuvastamise, hindamise ja maandamise meetodeid / Kindlustamist / Töötajate koolitamist / Erinevate kontrollsüsteemide kasutamist / Koostööd turvafirmadega / Ettevõttes ei tegeleta riskijuhtimisega / Ei oska öelda / Muu

3. Milliseks hindate ettevõtte riskide maandamise taset? Üks valik

Riskid on täielikult maandatud / Olulisemad riskid on maandatud / Vähesed riskid on maandatud / Riskid pole üldse maandatud

4. Milliseid riskide maandamise strateegiaid Teie ettevõttes kasutatakse? Mitu valikut

Riskide vältimine (riske tekitavate tegevuste lõpetamine) / Riskide hajutamine või jagamine / Riskide siirdamine (vastutus suunatakse teisele isikule või teisele ettevõttele, nt kindlustusseltsile) / Kontrollprotseduuride rakendamine / Riskide aktsepteerimine (riske teadvustatakse, kuid vältimiseks või maandamiseks eraldi midagi ei tehta) / Ei oska öelda

Lisa 4 järg

5. Palun hinnake erinevate riskide tähtsust Teie ettevõttele! Üks valik

1 – pole üldse tähtis/ 2 / 3 / 4 / 5 – väga tähtis

Riskid: Personaliriskid (nt õnnetused, distsipliini- ja tööprobleemid, infolekked, töötajate julgeolek) / Kvaliteediriskid (nt kauba hävimine/kahjustumine, viivitused, vale saadetus või sihtkoht) / Koostööpartneritega seotud riskid / Finantsriskid (nt hinnariskid, laenudega seotud riskid, investeringutega seotud riskid) / Klientide makserisk (krediidirisk) / Tururiskid (nt turusituatsiooni muutused, tarbijaelistuste muutumine, konkurentide tegevus) / Varaga seotud riskid / IT-st tulenevad riskid (nt arvutisüsteemid, dokumendihaldus) / Poliitilised riskid (nt õigusaktide, poliitilise ebastabiilsusega seonduv) / Välised riskid (keskkonna, kuritegevusega seonduv)

6. Milliste riskide tähtsus on Teie ettevõttes viimastel aastatel märkimisväärselt tõusnud? Vaba vastus

7. Kas Teie ettevõttes on esinenud suuri varalisi kahjusid, mis võisid potentsiaalselt häirida ettevõtte tavapärast tööd? Kui on esinenud, siis võimaluse korral täpsustage lahtrisse "Muu", millega seoses kahju tekkis. Üks valik

Ei / Jah / Jah, kuid kahju oli kindlustatud / Muu

8. Kuidas hindaksite kindlustuse rolli enda ettevõtte riskide juhtimises? Üks valik

1 – pole üldse tähtis/ 2 / 3 / 4 / 5 – väga tähtis

Lisa 4 järg

9. Milliseid kindlustustooteid teie ettevõtte kasutab? Valides “Muu”, palun täpsustage! Mitu valikut

Töötaja õnnetusjuhtumi kindlustus (tööandja vastutuskindlustus)
Võtmetöötaja lahkumise kindlustus
Kindlustus töötajapoolse infolekke puhuks
Kindlustus töötajate röövi või vägivaldse surma puhuks
Ettevõtte vastutuskindlustus
Vedaja vastutuskindlustus
Ekspedeerija vastutuskindlustus
Õigusabikulude kindlustus
Hoonete/kinnisvara kindlustus
Vallasvara kindlustus
Sõidukite/veotehnika kaskokindlustus
Tehniliste riskide/masinarikkekindlustus
TIR kindlustus
Kindlustus võimalike keskkonnakahjude puhuks
Ärikatkestuskindlustus
Kindlustus ostjate võimalike makseraskuste vastu (krediidikindlustus)
Küberriskide kindlustus
Välisinvesteeringute kindlustus
Kindlustus rahutuste või terrorismi läbi tekkivate kahjude vastu
Muu

10. Milliste seltsidega olete sõlminud kindlustuslepinguid? Mitu valikut

Eestis tegutseva kindlustusseltsi või filiaaliga (If, Inges, Salva, Seesam, Swedbank, Compensa, Mandatum, ERGO, PZU, RSA, BTA, Gjensidige) / Välismaiste kindlustusseltsidega / Ettevõtte pole sõlminud ühtegi kindlustuslepingut / Ei oska öelda

11. Kui Teie ettevõtte on sõlminud kindlustuslepingu mõne välismaise kindlustusseltsiga, siis miks? Mitu valikut

Parem hind / Paindlikumad tingimused / Eestis tegutsevatel kindlustusandjatel polnud vastavat toodet / Halb kogemus Eesti kindlustusandjaga / Ei ole sõlminud kindlustuslepingut välismaise seltsiga

Lisa 4 järg

12. Juhul, kui Teie ettevõtte tegutseb ka kindlustusagendina: kas ettevõtte enda kindlustuslepingud on sõlmitud samas seltsis, mida esindatakse? Üks valik

Jah / Ei / Osaliselt / Ettevõtte ei tegutse kindlustusagendina

13. Millise kindla riski vastu sooviks Teie ettevõtte kindlustada, kuid teenus on liialt kulukas või kättesaamatu? Vaba vastus

14. Milliseid kindlustustooteid Teie ettevõtte sooviks kasutada? Nüüd on vastamise lihtsustamiseks ka variandid. Valides “Muu”, palun täpsustage! Mitu valikut

Töötaja õnnetusjuhtumi kindlustus (tööandja vastutuskindlustus)

Võtmetöötaja lahkumise kindlustus

Kindlustus töötajapoolse infolekke puhuks

Kindlustus töötajate röövi või vägivaldse surma puhuks

Ettevõtte vastutuskindlustus

Vedaja vastutuskindlustus

Ekspedeeriija vastutuskindlustus

Õigusabikulude kindlustus

Hoonete/kinnisvara kindlustus

Vallasvara kindlustus

Sõidukite/veotehnika kaskokindlustus

Tehniliste riskide/masinarikkekindlustus

TIR kindlustus

Kindlustus võimalike keskkonnakahjude puhuks

Ärikatkestuskindlustus

Kindlustus ostjate võimalike makseraskuste vastu (krediidikindlustus)

Küberriskide kindlustus

Välisinvesteeringute kindlustus

Kindlustus rahutuste või terrorismi läbi tekkivate kahjude vastu

Muu

15. Millised on põhilised põhjused Teie ettevõtte jaoks, miks rohkem mitte kindlustada? Valides “Muu”, palun täpsustage! Mitu valikut

Kulukas / Piiratud kindlustustoodete valik / Pole vajadust, ettevõtte maandab oma riskid muude meetoditega / Liiga keeruline kindlustustoodete valik / Lepingutingimused pole paindlikud / Keerukas asjaajamine / Vähene usk kahjude väljamaksmisesse / Muu

Lisa 4 järg

TAUSTAINFO

Mitu töötajat on teie ettevõttes? Üks valik

1-10 / 11-50 / 51-250 / 250+

Millised on Teie ettevõtte põhilised tegevusalad? Valides “Muu”, palun täpsustage!

Mitu valikut

Maismaaveod / Õhuveod / Mereveod / Raudteeveod / Ekspedeerimisteenused /
Integreeritud logistikateenused / Tolliteenused / Laoteenused / Varude juhtimine / Muu

SUMMARY

THE USE OF INSURANCE IN THE RISK MANAGEMENT OF LOGISTICS ENTERPRISES

Joosep Aloel

Nowadays logistics is a key factor for economic growth in both regional and global scale. Globalisation, cost saving and the aggregation of manufacturing push the logistics business to become more and more efficient. As the logistical chain becomes more complex, additional risks start to emerge. Enterprises use more complex methods to deal with risks, but risks involving logistics and transport are held in the spotlight, as shown by the recent World Economic Forum research. On the frontline in dealing with those risks are logistics enterprises themselves. One of the common ways for them to deal with risks is insuring. Insurance as a risk transfer method has been used for thousands of years and is the foundation of modern risk management. The choice of logistics business to exemplify the ways of risk management through insurance derives from the fact that logistics enterprises have one of the largest number of insurance products fitting with their specialty. This paper shows the crossing points for these two business sectors.

This paper shows how Estonian logistics enterprises use insurance as a tool of risk management. The main goal of this paper is to show the possible changes in the insurance decisions Estonian logistics enterprises make. The author points out the importance of insurance for Estonian logistics enterprises and the ability of insurance companies to follow new demands. A closer look is taken towards second and third party logistics providers. This paper could be used as a pointer in insurance product development, but also as additional information when waging risk management possibilities in logistics enterprises.

The author set research tasks prior to writing this paper to reach the main goal of this paper. The research tasks were:

- to explain the importance of risk and risk management,
- to show the specialty and typical risks of logistics sector,
- to characterise insurance as a risk transfer method;
- to show the shortage of insurance products of Estonian insurers when compared to bigger European insurers,
- to show the importance of different risks and the methods used to manage them in Estonian logistics enterprises,
- to characterise current and future preferences of Estonian logistics enterprises.

The first chapter of this paper creates the theoretical background for discussing the problems of risk and insurance. Risk comes from the uncertainty of surrounding environment and human behaviour. Risk is a state where there is an opportunity of opposite outcome to what was hoped for. At least one of the possible outcomes must be negative. This paper considers risk as a potential damage or loss.

Risks can be managed through a multi-step process, consisting of object determination, risk identification and evaluation, choosing between alternatives, implementation and result evaluation. Risk management concept was long tied to insurance. The basic tools for handling risks are risk avoidance, diversification, implementation of control systems, sharing, transfer and acceptance. Choosing the right ones is a key factor in business success.

Logistics is a young business sector of growing importance, defined as the process of planning, implementing, and controlling the efficient, cost effective flow and storage of raw materials, in-process inventory, finished goods and related information from point of origin to point of consumption. Logistics enterprises have many different risks, some pure, some speculative. The author divided those risks into seven categories, based on different researches. Personnel risks could usually mean work related accidents or possible employee indemnities. Operational risks were divided to three subcategories: quality, partnership and other risks, from which quality risks are considered most important by the author. Another category was property related risks, which can occur

through different accidents. IT risks are one of the new but rising risks in logistics business; it will probably be one the most important risks in logistics in the near future. No company can function without market or financial risks; trade credit risk was seen as one the most important one. The last two categories were political and external risks.

Insurance is a suitable tool for managing multiple risks in logistics business. The nature of insurance lies within the wish of policyholders to make small certain expenses instead of dealing with a major and uncertain risks. In theory it is possible to insure against all risks, but insurers do select, which risks to cover. The conditions for ideal insurable risk are that it must be widely influential, random, final and measurable. It also must not be catastrophic and affected by the policyholder. There are three main forms of insurance: property and liability insurance, life insurance and reinsurance.

The author compared all Estonian and four foreign insurance companies to find any missing products on Estonian insurance market. Estonian insurance companies have mainly covered the risks of logistics companies. Estonian insurance companies mostly offer products against property damage or liability claims. Estonian insurance market still lacks products regarding new or specific and expensive risks, like cyber risks, environmental and personnel security related risks. Furthermore, there is only one seller for both trade credit insurance and legal insurance. This means, that foreign insurance companies can provide a larger choice between products, often with bigger insurance coverage.

The poll conducted in Estonian logistics companies showed, that companies see their playing field as quite risky, although small companies seem less to think so. Enterprises mainly use a systematic approach to risk management, though some find only security services to be their only method of risk management. Nearly all companies used some sort of control systems to lower their risks. This question also showed that risk management as a concept still seems a little vague to Estonian logistics enterprises. The level of risk reduction was evaluated sensibly, there were no extremes.

The poll results showed, that almost all companies find credit risk as very important, this seems to be the most important risk for answered enterprises. Oddly no company used trade credit insurance, though there seemed to be a demand. Quality and

partnership related risks were also seen as important. Less important risks were market risks, external and other financial risks besides credit risk. Cyber risks seem were the ones seen to grow their importance, which connects with the theory, also credit and political risks were seen more and more important.

The most often used insurance product in Estonian logistics companies was vehicle liability insurance, which is obvious, considering the field of operation. 74% of companies also use carrier and expeditor liability insurance. Property, public liability and employer liability insurances were also more often used. No company used cyber risk, ransom/demand, terrorism or data leaks, which are all not offered in Estonia. No companies insured trade credit risk, although it was one of the more demanded insurance products. Companies also wanted to use public and cyber risk insurance, which shows its possible potential in the Estonian insurance market. Main reason for insuring abroad is the lack of products and bad experiences. 76% of answered enterprises insured in Estonia. Only one company used no insurance at all. A peculiar fact which came up from the questions was that micro businesses do not trust insurance. One of the possible changes for insurance companies to do, is to try and regain the trust.

The author finds that the intense political situation could increase the demand for political risk insurance. The poll also showed some signs of interest, which insurers could take up. One of the main trends in insurance could be cyber risk insurance. Based on different opinions and feedback from the quiz, the author has a strong opinion that Estonian insurance companies should release a product for this risk. If not, then companies must use foreign insurance companies.

The author sees a possibility that Estonian logistics enterprises could start using more data leak and key person insurances. Insurers have the opportunity to improve their products, providing coverage for different scenarios. The potentially large amount of companies that wish to insure public liability shows that logistics companies emphasize on reducing results from liability claims. Credit insurance would have a considerable demand but the price is told to be the main counterpoint. Since KredEx is the only Estonian provider for this product, then it would be wise for logistics companies to check offers from insurance companies abroad; there are even “tailor-made” trade credit insurance products for enterprises of different field and size.

Following presented conclusions and future prospects of insuring logistics enterprise risks, the author finds that he has reached his goal. The author hopes that this paper will be useful for both Estonian insurance companies and Estonian logistics companies in their field of work. To sum up, it seems that logistics and insurance are more connected than first meets the eye.

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina,

Joosep Aloel

(autori nimi)

1. annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose
”Logistikaettevõtete mõjutavate riskide maandamine kindlustuse abil”,

(lõputöö pealkiri)

mille juhendajaks on dotsent Nadežda Ivanonva,

(juhendaja nimi)

1.1.reprodutseerimiseks säilitamise ja üldsusele kättesaadavaks tegemise eesmärgil, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace-is lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;

1.2.üldsusele kättesaadavaks tegemiseks ülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace'i kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.

2. olen teadlik, et punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.

3. kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid õigusi.

Tartus, _____

(kuupäev)

(allkiri)